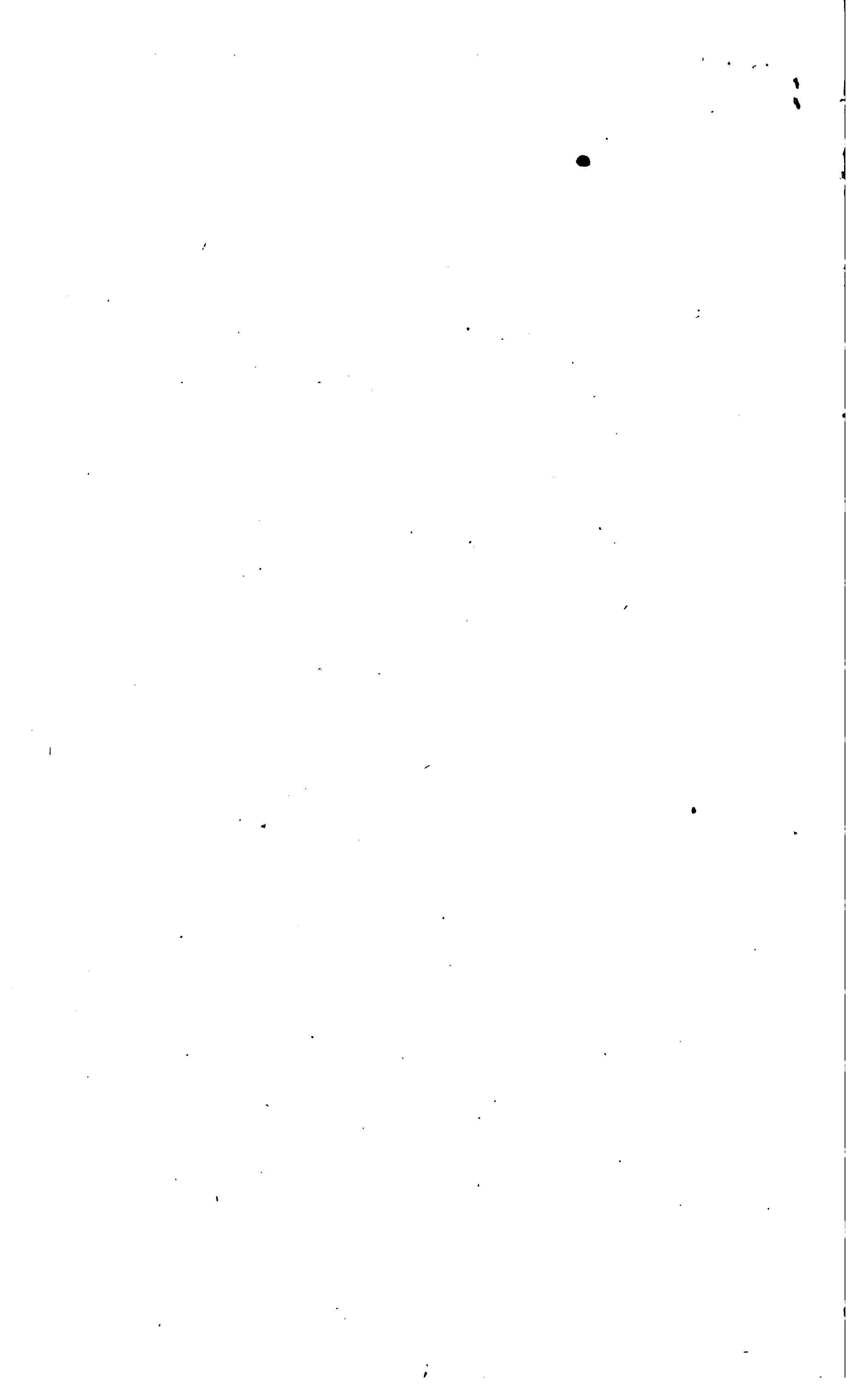








Die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts.

Kritik

des den Regierungen zu Berlin, Paris, Rom und Wien vom Schweizer Bundesrathe vorgelegten „Entwurfs einer internationalen Vereinbarung über den Eisenbahn-Frachtverkehr" unter Mittheilung der Motive, Materialien, eines Gegenentwurfs, sowie einer

Uebersicht der gesammten Rechtsprechung

oberster, deutscher Gerichtshöfe einschliesslich des Reichs-Oberhandelsgerichts auf dem Gebiete des Frachtrechts seit Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs (1862—1877).

Von

Dr. jur. Georg Eger,

Regierungs-Assessor in der Königl. Preuss. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.



Breslau, 1877.
J. U. Kern's Verlag.
(Max Müller.)

Dec 6/11

Vorwort.

Der von der Schweiz ausgehende Gedanke der Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts ist seiner Verwirklichung um einen bedeutenden Schritt näher gerückt. Der Schweizer Bundesrath hat der deutschen, französischen, italienischen und österreichischen Regierung den Entwurf einer internationalen Vereinbarung über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgelegt, welcher die Grundlage für die bevorstehenden Verhandlungen einer internationalen Konferenz über diesen Gegenstand bilden soll. Die einzelnen Regierungen werden sich nunmehr darüber schlüssig zu machen haben, welche Stellung sie dem Entwurfe gegenüber einnehmen und welche Koncessionen sie vom Standpunkte ihrer Landesrechte und Verkehrsinteressen zur Erreichung des gemeinsamen, hohen Zieles machen wollen und können.

Da der wichtige Gesetzentwurf in Deutschland noch wenig bekannt, bisher nur in einer einzigen Fachzeitung veröffentlicht und somit dem grössten Theile der Juristen- und Handelswelt nicht genügend zugänglich ist, so glaubt der Verfasser durch die vorliegende Arbeit den Wünschen zahlreicher Interessenten entgegenzukommen.

Die Arbeit veröffentlicht mit Genehmigung Seiner Excellenz des Königl. Preuss. Herrn Handelsministers zunächst die Materialien des Gesetzentwurfs, den Entwurf selbst und die Motive, knüpft daran eine vom Standpunkte der deutschen Rechts- und Verkehrsinteressen ausgehende, an die einzelnen Abschnitte und Artikel des Entwurfs anlehnende Kritik und Erörterung aller wichtigeren Bestimmungen desselben, und stellt am Schlusse die für erforderlich erachteten Abänderungsvorschläge in Form eines artikulirten Gegenentwurfs zusammen. Es sind hierbei überall die bedeutenderen, europäischen Frachtrechte, das deutsche, französische, holländische,

belgische, italienische, englische, schweizerische und ungarische, sowie der Entwurf eines deutschen Reichs-Eisenbahn-Gesetzes vom 1. März 1874. vergleichend herangezogen worden.

Dem Ganzen ist eine den Abschnitt des deutschen Handelsgesetzbuchs „vom Frachtgeschäft" (Art. 390—431) erläuternde Uebersicht der gesammten Rechtsprechung oberster deutscher Gerichtshöfe einschliesslich des Reichs-Oberhandelsgerichts auf dem Gebiete des Fracht- und insbesondere Eisenbahnfrachtrechts während der letzten 15 Jahre (seit Einführung des deutschen Handelsgesetzbuches) beigegeben, dazu bestimmt, ein möglichst vollständiges Bild der darüber zur Zeit in Deutschland herrschenden Rechts- und Verkehrsanschauungen zu gewähren.

Die Arbeit macht keinen Anspruch auf eine irgendwie erschöpfende Darstellung der in Betracht kommenden Fragen und Verhältnisse. Ihr Zweck ist vollkommen erfüllt, wenn sie die Aufmerksamkeit der Fachmänner und Interessenten, der Juristen- und Handelswelt auf diesen eminent wichtigen Gesetzentwurf und die Zielpunkte des grossen Unternehmens in gebührender Weise zu lenken und dadurch sowie durch die Mittheilung der Materialien und Motive einigen Anlass zu weiteren, kritischen Besprechungen des Gegenstandes zu bieten vermag. Denn in Rücksicht auf die Grösse und Schwierigkeit der legislatorischen Aufgabe kann nichts erwünschter sein, als dass der Entwurf einer recht eingehenden Kritik von weit kompetenterer Seite unterzogen werde.

Die von den Herren Rechtsanwalten G. de Seigneux zu Genf und Dr. H. Christ zu Basel verfasste Petition und Denkschrift an den Schweizer Bundesrath ist unter den Materialien zum Abdruck gebracht. Der Verfasser verfehlt nicht, den genannten Herren für die ihm bereitwilligst hierzu ertheilte Erlaubniss seinen ergebensten Dank auszusprechen.

Breslau, im März 1877.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichniss.

Chronologisch und sachlich geordnete Uebersicht

wichtiger Entscheidungen der obersten, deutschen und österreichischen Gerichtshöfe einschliesslich des Deutschen Reichs-Oberhandelsgerichts auf dem Gebiete des Frachtrechts

(Art. 390—431. Deutsch. Hand. Ges. Buch. §§ 46—70. Deutsch. Betriebs-Reglem.)

während der Jahre 1862—1877

(seit Einführung des Deutsch. Hand. Ges. Buchs).

Abkürzungen.

Entsch. O.T. = Amtliche Ausgabe der Entscheidungen des Preuss. Ober-Tribunals.
Entsch. R.O.H.G. = Amtl. Ausgabe der Entscheidungen des Deutsch. Reichs-Ober-Handels-Gerichts.
Str. = Striethorst's Archiv für Rechtsfälle.
B. = Busch's Archiv für Handels- und Wechselrecht.
G. = Goldschmidt, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht.

I.

D.H.G.B. Art. 390. 420. 421. 422. — Betr. Reglem. §§ 47. 48. 53. 55. 56.

Begriff des Frachtführers. Wesen des Frachtvertrages. Transportpflicht der Eisenbahnen.

Datum u. Gericht.	Publicirt.	Rechtsgrundsätze.
3/10. 1861. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annal. 4. S. 476. G. 10. S. 160.	Der Spediteur, welcher zugleich den Transport übernimmt, ist auch Frachtführer und hat alle Pflichten des letzteren.
15/3. 1864. Pr. Ob. Tr.	Str. 55. S. 48. G. 10. S. 157. B. 6. S. 70.	Der Gastwirth ist hinsichtlich des Hotelwagens Frachtführer.
24/11. 1864. Pr. Ob. Tr.	Str. 57. S. 120.	Die Frachtrechtsnormen setzten voraus, dass das Gut in die Gewahrsam der Frachtführer übergeht, finden daher auf Schleppschifffahrt keine Anwendung.
7/3. 1865. Pr. Ob. Tr.	Str. 59. S. 12.	Die Unterbeamten einer Eisenbahn gehören nicht zu den Personen, deren Zeugniss reprochirt werden darf. (Art. 283. code de procédure civ.)
29/6. 1865. Pr. Ob. Tr.	Entsch. O. T. 56. S. 328. B. 5. S. 286.	Der Inhaber eines Dienstmannsinstituts ist Frachtführer.
10/7. 1865. Pr. Ob. Tr.	B. 7. S. 310.	(wie oben)
12/9. 1865. Pr. Ob. Tr.	Str. 61. S. 21.	Die öffentlichen Transportanstalten haften für Reisegepäck wie für gewöhnliches Frachtgut.
17/10. 1865. Pr. Ob. Tr.	Str. 61. S. 128. B. 10. S. 378. G. 12. S. 579.	Wer Transporte gegen Lohn übernimmt, ist Frachtführer, gleichviel ob der Transport mit fremden oder eigenen Betriebsmitteln geschieht.
17/5. 1867. Pr. Ob. Tr.	Str. 66. S. 313.	Der Frachtführer hat nicht die für den Depositar geltende landesgesetzliche Pflicht zur Benachrichtigung des Versenders von der Beschädigung des Gutes.
12/3. 1868. Pr. Ob. Tr.	Entsch. O. T. 60. S. 322.	Begriff des Frachtführers.
6/10. 1868. Oester. Oberst. Ger.	Gaz. dei Trib. 1869 S. 28. B. 17.	Die einzelnen Stationen einer Bahn sind nicht Zweigniederlassungen. Daher richtet sich das Forum nur nach dem Sitze der Direktion.
18/2. 1869. Pr. Ob. Tr.	B. 23. S. 385. G. 8. S. 413.	Schleppschifffahrt ist kein Frachtgeschäft.
18/3. 1869. Pr. Ob. Tr.	Str. 73. S. 359. B. 20. S. 266. G. 19. S. 567.	Mit der rechtlichen Natur des Frachtvertrages ist die Anweisung an den Frachtführer vereinbar, das Gut von einem Orte selbst zu entnehmen und nach einem anderen zu transportiren. Art. 390. ist auf alle zum Transport geeigneten Gegenstände, nicht bloss auf die zum Handel bestimmten oder im Geschäftsverkehre stehenden anwendbar.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
14|12. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 405.	Der Staats-Eisenbahnfiskus ist Kaufmann.
4|4. 1872. Oester. Oberst. Ger.	Oest. Gerichtshalle 1872. S. 215. B. 28. S. 594.	Die anstandslose Uebernahme eines Gutes verpflichtet die Bahn zur Weiterbeförderung. Für die Unterlassung ist sie ersatzpflichtig, soweit sie nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu erweisen vermag.
22|2. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 9. S. 89.	Eine Packetgesellschaft ist, wie die Post, Frachtführer, obwohl sie weder selbst noch durch ihre Leute den Transport ausführt.
9|1. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 196. B. 30. S. 324.	Der gewöhnliche Lastfuhrmann (Rollfuhrherr) ist Frachtführer, auch wenn er das Geschäft nur im Lokalverkehre betreibt und Frachtbriefe nicht verlangt.
30|1. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 314. B. 30. S. 324.	Die Bestimmungen des D.H.G.B. über Frachtgeschäfte finden auch auf die deutsche Reichspost Anwendung. Letztere ist also in dieser Hinsicht Kaufmann.
24|3. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 13. S. 133. B. 30. S. 324.	Die entgeltliche Uebernahme des Transports von Thieren ist auch ohne Anwendung von Transportmitteln Frachtgeschäft.
30|11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. Bd. 16. S. 195.	Die Transportpflicht der Bahnen aus Art. 422. trifft nicht zu, wenn ohne Eingehung eines neuen Frachtvertrages der Rücktransport des bereits unterwegs befindlichen Gutes vom Absender verlangt wird.
9|5. 1876. R.O.H.G.	Entsch. Bd. 20. S. 373.	Die Bahnen sind gesetzlich für die Richtigkeit ihrer Verkündigungen der geltenden oder demnächst in Geltung tretenden Tarife verantwortlich (Art. 422.).
15|6. 1876. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 20. S. 340.	Der Inhalt des Frachtvertrages sind nicht die Transport-Handlungen, sondern der Transport selbst, das Produkt.

Note: § 35 des preuss. Ges. v. 3|11. 1838 ist aufgehoben durch § 4 des preuss. Ges. v. 26|7. 1876. In Streitigkeiten über Bahngeld- und Frachttarif entscheidet fortan nur der ordentliche Richter.

II.

D.H.G.B. Art. 391. 392. — Betr. Reglem. §§ 50. 57.

Der Frachtbrief als Beweisurkunde. Inhalt des Frachtbriefes.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
18|9. 1862. Pr. Ob. Trib.	Str. 45. S. 335.	Der Mangel der Unterschrift des Versenders unter dem Frachtbriefe wird durch die aufgedruckte Firma nicht ersetzt.
13|9. 1864. Pr. Ob. Trib.	Str. 58. S. 21.	Dass der Frachtbrief von dem Absender unterschrieben sein muss, ist aus Art. 392. nicht zu entnehmen.
12|4. 1870. Pr. Ob. Trib.	Str. 77. S. 328. B. 23. S. 380. G. 19. S. 564.	Dem Frachtführer gegenüber ist der Spediteur und nicht derjenige, für dessen Rechnung das Gut befördert wird, Kontrahent und Absender. Daher haftet der Spediteur selbst für eine unrichtige Deklaration im Frachtbriefe.
5|5. 1871. Land. Ob.Hand. Ger. Stuttgart.	B. 28. S. 412.	Da die Güterexpedition einer Staatseisenbahn keine öffentliche Behörde, so hat das von einer solchen Expedition abgestempelte Frachtbrief-Duplikat nicht die Beweiskraft einer öffentlichen Urkunde.
5|5. 1871. Oester. Oberst. Ger.	B. 24. S. 105.	Wenn neben dem Auftrage, das Gut so schnell wie möglich zu befördern, eine bestimmte Routenvorschrift ertheilt ist, so haftet der Frachtführer oder Spediteur nicht ohne Weiteres, wenn er eine andere (kürzere) Route gewählt hat.
13|6. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 59.	Durch den Frachtbrief kann der Inhalt mehrerer Reglements für massgebend hinsichtlich des durch mehrere Bahnen zu bewirkenden Transports erklärt werden. Diese Vereinbarung ist dann, sofern sie nicht gegen Art. 423. verstösst, für die Rechtsverhältnisse aller Betheiligten entscheidend.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
2/3. 1872. Bayr. Oberst. Ger.hof München.	Bayr. Sammlg. H.R. I. S. 220. B. 27. S. 336. G. 19. S. 603.	Die Beweiskraft des Frachtbriefs kann durch Gegenbeweis oder besondere Vereinbarung beseitigt werden. Denn die Aenderung des Art. 391. ist durch Art. 423. nicht verboten.
4/10. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 7. S. 216.	Gegen den Inhalt des Frachtbriefs ist Gegenbeweis zulässig.
10/12. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. B. 8. S. 196.	Gegen den Inhalt des Frachtbriefs ist Gegenbeweis zulässig. Ein neuer Frachtbrief ist bei unterbrochenem Transport aus dem alten nicht zu ergänzen.
15/2. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. B. 9. S. 71.	Die Reglements und Tarife, auf die in dem Frachtbriefe Bezug genommen, haben die Bedeutung, dass nach ihnen die Fracht zu berechnen. Die irrthümlich reglements- oder tarifwidrig berechnete Fracht ist also nicht vertragsmässig. Zu niedrig berechnete Fracht muss daher nachgezahlt, zu hoch berechnete zurückgezahlt werden.
30/4. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. B. 9. S. 431.	Die Vermuthung spricht dafür, dass der auf dem Frachtbriefe befindliche Stempel der Abgangsstation aufgedruckt ist 1) von dem dazu befugten Beamten, 2) nach vollständiger Auflieferung des im Frachtbriefe deklarirten Gutes.
17/10. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. B. 11. S. 209.	Die einseitige ohne Willen des Absenders erfolgte Aenderung des Frachtbriefs (an Gewicht, Mass) Seitens eines folgenden Frachtführers entbindet nicht von der Haftung.
9/1. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. B. 12. S. 196.	Der Frachtbrief ist nur ein Beweismittel, kein Essentiale des Frachtgeschäfts.
11/4. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. B. 13. S. 152.	Der Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages liegt in der Stempelung des Frachtbriefs. Damit ist zugleich die Uebergabe als geschehen zu betrachten.
25/11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. B. 17. S. 121.	Durch die Aufgabe eines Frachtgutes und Eintragung desselben in die Frachtkarte ist noch nicht bewiesen, wohl aber zu vermuthen, dass dasselbe zur Verladung gekommen ist.

III.

D.H.G.B. Art. 393. — Betr. Reglem. §§ 50. No. 4. § 51.

Zoll- und steueramtliche Behandlung.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
4/4. 1867. Pr. Ob. Trib.	Str. 67. S. 140. B. 15. S. 34.	Von der Haftpflicht aus der Unrichtigkeit der Begleitpapiere kann sich der Absender dem Frachtführer gegenüber nicht durch den Einwand befreien, dass seine Leute die Unrichtigkeit verschuldet haben.
28/2. 1874. R.O.H.G.	Entsch. B. 13. S. 6. B. 30. S. 323.	Die durch unrichtige Deklaration verwirkte Zollstrafe muss der Absender der Bahn erlegen, ohne dass diese den Beweis der Zahlung zu führen hat. Denn sie hat den Liberirungsanspruch und braucht nicht Vorschuss zu leisten.
5/2. 1875. R.O.H.G.	Entsch. B. 16. S. 30.	Die subsidiäre Haftpflicht, welche das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 den Dienstherren, Eisenbahnverwaltungen etc. auferlegt, erstreckt sich nicht auch auf die an Stelle der Konfiscation tretenden Geldverurtheilungen.

IV.

D.H.G.B. Art. 394. — Betr. Reglem. §§ 57. 58.

Zeitweilige Verhinderung des Transports. Rücktritt vom Vertrage.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
16/4. 1864. Pr. Ob. Tr.	Str. 54. S. 76. Centr. Org. II. S. 583. G. 10. S. 154.	Die Befugniss des Absenders zum Rücktritt braucht nicht sofort bei Eintritt des Hindernisses ausgeübt zu werden, erstreckt sich vielmehr auf die ganze Dauer desselben. Der Frachtführer kann weder zurücktreten und andere Transporte übernehmen, noch Entschädigung für die Wartezeit fordern.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
5|3. 1867. Pr. Ob. Tr.	Str. 66. S. 246. G. 12. S. 590.	Nach gem. Rechte bezweckt der Frachtvertrag das untheilbare Resultat der Ueberbringung eines Gutes von einem Orte zum anderen. Daher kann der Frachtführer, solange dieses Resultat nicht ganz erreicht ist, für eine nur theilweise Leistung nicht eine theilweise Vergütung fordern.
20|2. 1868. Pr. Ob. Tr.	Str. 71. S. 67 B. 15. S. 37. G. 19. S. 572.	Ist die Fortsetzung der Reise durch Zufall (Untergang der Transportmittel) unmöglich geworden, so ist der Absender zur Entschädigung des Frachtführers für den bereits zurückgelegten Theil der Reise nicht verpflichtet.
19|9. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 133.	Wenn der Frachtvertrag nicht durch Rücktritt erloschen ist, vielmehr nur ein zeitweiliges Hinderniss die Wahl eines näheren Ablieferungsortes, einer kürzeren Route bedingt, so ist der Absender verpflichtet, dem Frachtführer Distanzfracht zu gewähren.
28|11. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 4. S. 172.	„Zeitweilig“ bedeutet weder eine geringfügige, noch eine dauernde und absolute Hinderung des Transportes, sondern liegt in der Mitte und ist nach verständiger Würdigung des einzelnen Falles zu entscheiden. Nur für den Fall zeitweiliger Hinderung trifft Art. 394. Bestimmung. Alle anderen Fälle sind den Grundsätzen des bürgerl. Rechtes unterworfen. Ist also die Verhinderung eine dauernde oder die Erfüllung durch Zufall, höhere Gewalt, Verschulden des Absenders unmöglich (Zollbeschlagnahme), so gebührt nach preuss. Rechte dem Frachtführer theilweise Vergütung. Die Annahme des Pr. Ob. Tr. (Str. 66. S. 246. Str. 71. S. 67.), dass eine theilweise Leistung zu einer theilweisen Vergütung nicht berechtige, kann weder für das preuss. noch für das gemeine Recht in dieser Allgemeinheit als richtig anerkannt werden.

V.

Art. 395. 423. 424. 425. — Betr. Reglem. §§ 48. 50. 65. 67.

1) *Voraussetzungen der Haftpflicht des Frachtführers von der Empfangnahme bis zur Ablieferung* [1].

2) *Einreden der höheren Gewalt, natürlichen Beschaffenheit des Gutes, äusserlich nicht erkennbaren Mängel der Verpackung.*

3) *Zulässige Beschränkungen der Haftpflicht — ausser im Falle bahnseitigen Verschuldens.*

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
27|3. 1862. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annal. V. S. 173. G. 10. S. 144.	Der Frachtführer haftet für die Beschädigung durch die Transportmittel, sollte dieselbe auch bei einer besseren Verpackung nicht möglich gewesen sein.
27|2. 1863. Ob. App. Ger. Dresden.	Centr. Org. I. S. 600.	Der Frachtführer haftet für Diebstahl.
29|6. 1865. Ob. App. Ger. Lübeck.	G. 12. S. 575.	Durch Abgabe an den Zollschuppen ist die Ablieferung an den Adressaten nicht vollzogen. Das Betr. Reglement, welches beides gleichstellt, verstösst gegen Art. 423 D.H.G.B. — Die Erschwerung der Bewachung eines Bahnschuppens durch die Zollbehörde ist bei Feuer noch nicht als höhere Gewalt anzusehen.
12|9. 1865. Pr. Ob. Tr.	Str. 61. S. 21. B. 10. S. 379. G. 12. S. 581. C. O. II. S. 389.	Unter „Frachtgut“ ist auch das Reisegepäck aller öffentlichen Transportanstalten zu verstehen.
5.|6. 1866. Ob. App. Ger. Dresden.	B. 12. S. 19. G. 12. S. 602.	Gewichtsmanko bei flüssigen Stoffen in Folge der Durchlässigkeit und Lockerung der Emballage hat die Bahn nicht zu vertreten.

[1]) Vgl. über „Ablieferung“ auch Art. 403. und die dort aufgeführten Erkenntnisse.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
30/8. 1866. Oester. Oberst. Ger.	Allg. Oest. Ger. Zeit. 1866, S. 413. B. 10. S. 287. G. 12. S. 608.	Bei ordnungsmässiger Publikation der Reglements ist anzunehmen, dass die Absender mit deren Anwendung einverstanden sind.
18/9. 1866. Oester. Oberst. Ger.	Allg. Oest. Ger. Zeit. 1866, S. 342. B. 10. S. 269. G. 12. S. 573.	Versicherung des Guts ohne besonderen Auftrag ist nicht Pflicht des Frachtführers oder Spediteurs.
4/10. 1867. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annalen N. F. 4. S. 256. B. 15. S. 480.	Wenn das Gut verbrannt ist, kann nur der Ersatz, nicht Rückgabe in natura gefordert werden. Die Einrede der höheren Gewalt kommt nur in Betracht, wenn die Bahn den Ersatz verweigert.
17/10. 1867. Pr. Ob. Trib.	Entsch. O. T. 59. S. 286. B. 18. S. 3.	Der Frachtführer ist haftpflichtig für den durch die Unzulänglichkeit der Transportmittel entstandenen Schaden.
16/6. 1868. Pr. Ob. Trib.	Rhein. Arch. 62. S. 11. B. 18 S. 1.	Die Haftpflicht der Bahn wird durch die Assekuranz des Beschädigten nicht geändert, selbst wenn die Versicherungsgesellschaft ihre Verbindlichkeit bereits erfüllt hat.
26/4. 1869. Ob. Hof-Ger. Mannheim.	B. 19. S. 219.	Ist im Frachtbriefe das Reglement anerkannt, so liegt darin auch stillschweigend die Vereinbarung über die in demselben bestimmte Nichthaftung für Gefahren aus dem Transporte in unbedeckten Wagen.
7/1. 1870. Ob. App. Ger. Berlin.	Seuffert Arch. 24. S. 144. G. 19. S. 590.	Die Klage auf Werthersatz gegen den Frachtführer ist allein durch die Thatsache begründet, dass die zum Transport übergebenen Güter am Bestimmungsorte nicht abgeliefert worden sind.
18/1. 1870. Oester. Oberst. Ger.	Allg. Oest. Ger. Zeit. 1870. S. 59. G. 19. S. 568.	„Höhere Gewalt" liegt nicht in einem Ereignisse, (z. B. Feuer), welches sich zwar nicht unterdrücken liess, dem aber durch rechtzeitige Maassregeln hätte vorgebeugt werden können.
24/11. 1870. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annalen 9. S. 328. B. 27. S. 17. G. 19. S. 611.	Die Bestimmung des Betriebsreglements, dass die Ablieferung an den Zollschuppen der an den Empfänger gleichsteht, widerspricht nicht den Art. 395. 423. D.H.G.B., da hiermit nur die Modalität der Ablieferung näher bestimmt wird.
4/5. 1871. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1871. S. 222. B. 24. S. 100.	Ist die Uebernahme der nicht abgelieferten Güter unstreitig, so hat nicht der Absender die unterlassene, sondern der Spediteur oder Frachtführer die erfolgte Ablieferung zu beweisen.
4/5. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R O.H.G. 2. S. 247.	1) Ob Brand „höhere Gewalt" ist, hängt von den konkreten Umständen ab. Jedenfalls befreit er den Frachtführer von der Rückgabe in natura. 2) Aushändigung (Ablieferung) im Sinne der Art. 395. 403. D.H.G.B. ist derjenige Akt, durch welchen der Frachtführer die Gewahrsam nach beendetem Transporte mit Einwilligung des Empfängers wieder aufgiebt, gleichviel an wen und ohne Unterschied, ob dadurch der Empfänger die Gewahrsam oder den juristischen Besitz erlangt. Dahin gehört auch die Ablieferung an das Zollmagazin, insbesondere wenn vom Empfänger das Abgaberecepisse an dieses bereits quittirt ist.
6/6. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 2. S. 355.	Der Frachtführer haftet, wenn er das Gut nicht rechtzeitig und bestimmungsgemäss abliefert (avisirt) und dasselbe inzwischen Schaden erleidet (verbrennt).
13/6. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 59.	Ausserhalb des Verbandverkehrs ist nicht nur das Spezialreglement der Aufgabestation, sondern sind auch die Spezialreglements der anderen von dem Gute berührten Bahnen hinsichtlich besonderer Beschränkungen der Haftpflicht (Transport auf unbedeckten Wagen) maassgebend. Jeder folgende Frachtführer kommt demnach für die Verbindlichkeiten der früheren auf, wenn auch das eigene Reglement solche nicht kennt.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
25/7. 1871. Bayr. Oberst. Ger. Hof München.	G. 19. S. 609.	Die Bestimmung des Reglements, dass die Ablieferung an den Zollschuppen der an den Empfänger gleichsteht, ist mit Art. 395. 423. D.H.G.B. nicht vereinbar. — Höhere Gewalt liegt in dem Brande des Gütermagazins nicht, da darunter nur solche Unfälle zu verstehen, die von einer unabwendbaren Wirkung der Natur herrühren, oder welche mit Menschenkraft nicht abzuwenden sind.
2/2. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 5. S. 89.	Die Beweislast nach Art. 395. ist so vertheilt, dass der Beschädigte nur die Thatsache der Beschädigung während des Transports, der Frachtführer die Einreden zu beweisen hat.
2/3. 1872. Bayr. Oberst. Ger. Hof München.	Bayr. Sammlg. H. R. I. S. 220. B. 27. S. 336. G. 19. S. 603.	Die Bestimmung des Reglements, dass für den Fall des Selbstverladens die Angabe des Gewichts auf dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn macht, ist rechtsgültig.
4/4. 1872. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1872. S. 215. B. 28. S. 594.	Die Reglements sind als Vertragsbestimmungen anzusehen, auf welche bei Entscheidung von Streitigkeiten zunächst Rücksicht zu nehmen ist.
25/5. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 6. S. 175.	Unter den Schaden, für welchen die Bahn nach Art. 424. die Haftung ausschliessen darf, gehört auch der Diebstahl durch Dritte. Auch in Bezug auf diesen gilt die in Art. 424. zu Gunsten der Bahn bestimmte Vermuthung. — Wenn eine Bahn gemäss Art. 424. ihre Haftung beschränkt hat, so sind die bezügl. Reglem. Bestimmungen vertragsmässig bindend und ihre Nichtberücksichtigung kann einen Kassationsgrund bilden. — In Art. 424. Nr. 3. ist unter dem Auf- und Abladen auch das vom E m p f ä n g e r besorgte gemeint.
7/9. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 7. S. 55.	Zur Begründung der Haftpflicht für Verlust aus Art. 395. ist der Nachweis der Nichtablieferung oder verspäteten Ablieferung nicht ausreichend. Verlust und Nichtablieferung sind nicht identisch. Zum Begriffe des Verlustes gehört, dass die Sache für den Eigenthümer nicht mehr existirt. Dies ist bei einer bloss vorübergehenden Beschlagnahme des Gutes nicht anzunehmen.
10/9. 1872. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1872. S. 422. B. 30. S. 124.	Der Frachtführer haftet für Diebstahl von der Uebernahme bis zur Ablieferung.
12/11. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 26.	Als höhere Gewalt ist Feuer — gleichviel ob es von Innen oder Aussen entsteht — nur dann anzusehen, wenn es sich nach den besonderen Verhältnissen des konkreten Falles als unabwendbar darstellt.
4/2. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 159.	Der Frachtführer haftet u n b e d i n g t für die Handlungen seiner Leute, nur b e d i n g t für die Handlungen Dritter und für Naturereignisse, dergestalt dass er letztere nur dann vertritt, wenn sie durch irgend mögliche, durch die Umstände gebotene Vorsicht abgewendet oder unschädlich gemacht werden konnten. Ob vis major vorliegt, ist nach der Besonderheit des Falles zu beurtheilen. Jedenfalls gehören dazu folgende beiden objektiven Requisite: 1) die Unabwendbarkeit des Ereignisses durch die nach Lage des Falles gebotene Vorsicht, 2) die Unüberwindlichkeit des eingetretenen Ereignisses resp. seiner Folgen durch menschliches Bemühen.
30/4. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 9. S. 301.	Die Haftpflicht beginnt mit der Empfangnahme des Guts nach Inhalt des Frachtvertrages, gleichviel ob der Transport schon begonnen oder das Gut noch im Bahnmagazine lagert.
24/10. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 126. B. 30. S. 326.	Ein offener Wagen wird durch übergedeckte Persenninge (Theerplanen) nicht zu einem bedeckten oder gedeckten; als solcher muss er mit festem Verdeck oben versehen sein.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
4|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 290. B. 30. S. 326.	Einem in offenen Wagen zu befördernden Gute braucht auch nach eingetretenem Abnahmeverzuge des Empfängers kein grösserer Schutz, als der auf dem Transporte zu gewährende, geleistet zu werden. Auch kann die Hinausschiebung des Verkaufs selbst verderblicher Waaren dem Frachtführer nicht vorgeworfen werden, sofern der Empfänger durch Abnahme der Waare einen schnelleren Verkauf herbeizuführen im Stande ist.
9|1. 1874. R.O.G.H.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 196. B. 30. S. 324.	Die Gestellung des Auflade- und Verpackungspersonals und von Begleitmannschaften mindert nur thatsächlich, aber nicht rechtlich die volle Verantwortlichkeit des Frachtführers (ex recepto).
13|1. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 107. B. 30. S. 325.	Der Haftpflicht des Frachtführers entspricht die Befugniss zu selbstständigem Handeln in Verhütung und Abwendung von Gefahren. Nimmt aber der Absender die Sicherheitsmassregeln selbst in die Hand, so haftet der Frachtführer nicht für deren Folgen, sondern nur für die Verwahrung bis zur Ablieferung.
13|2. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 414. B. 30. S. 323.	Für die Haftpflicht des Frachtführers sind nicht die Gesetze des Bestimmungsortes, sondern die des Annahme- u. Absendungsortes maassgebend.
18|2. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R O.H.G. 12. S. 280. B. 30. S. 327.	Die gesetzlich gestattete Beschränkung der Haftpflicht findet nicht bloss auf den eigentlichen Transport Anwendung, sondern dauert von der Empfangnahme bis zur Ablieferung, also auch während einer Transportunterbrechung.
20|3. 1874. R O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 13. S. 131. B. 30. S. 327.	Selbstverladung liegt auch dann vor, wenn zwar kein Verladen am Absendungsorte stattfindet, aber der Absender die dort angelangten Güter in den Fahrzeugen, in denen sie angekommen, verladen, der Bahn zum Weitertransport überweist und damit die ursprüngliche Verladung zur seinigen macht. Auch in Fällen, wo die Waare ohne Umladung weitergesendet wird, kann Art. 424. Nr. 3. Anwendung finden.
12|6. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 13. S. 148.	Hat die Bahn — wenn auch ohne Verpflichtung — statt offener Wagen solche mit Decken gestellt, so haftet sie für den Schaden aus der ungenügenden Beschaffenheit dieser Decken, weil sich der Absender auf die Tüchtigkeit der einmal gestellten Transportmittel unbedingt verlassen können muss.
24|6. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 1. B. 30. S. 325.	Eine die Verantwortlichkeit der Bahn aufhebende Ablieferung ist darin nicht zu finden, dass die Bahn das Gut nicht an das Steueramt des Destinationsortes, sondern bereits unterwegs an die Steuerbeamten aushändigt.
15|9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 28. B. 32. S. 28.	Die durch öffentliche Versteigerung bewirkte Veräusserung des Guts durch den Frachtführer begründet einen Fall des gänzlichen Verlustes; ebenso die Veruntreuung des Gutes.
25|9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 293.	Die Ablieferung ist noch nicht als geschehen zu betrachten, wenn sich der Destinatär in der Lage befindet, über das noch in Gewahrsam des Frachtführers verbliebene Gut zu verfügen. Letzterer muss sich vielmehr mit Einwilligung des Destinatärs der Gewahrsam begeben haben.
30|9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 218.	Der Transport in einem nicht mit einer festen Decke versehenen Wagen bleibt Transport „in unbedeckten Wagen," auch wenn die Eisenbahn, es sei gegen Vergütung oder unentgeltlich (reglementsmässig) die Ladung mit einer Decke (Theerplane) versehen hat.
2|11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 82.	Die actio legis Aequiliae konkurrirt nicht mit der Frachtklage. Gegenüber der Präsumtion der Beschädigung durch den Transport in unbedeckten Wagen ist zwar der Beweis, dass der Schaden nicht durch diese Transportart, sondern durch Verschulden der Bahn entstanden ist, nicht ausgeschlossen, muss aber vom Beschädigten strikte geführt und nicht auf blosse Möglichkeiten gestützt werden.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
25/5. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 17. S. 296.	Die Selbstverladung auf unbedeckten Wagen enthebt die Bahn nicht schlechthin jeder Fürsorge für den Schutz des verladenen Gutes. Insbesondere haftet auch bei Selbstverladung die Bahn für Innehaltung des Normalprofils, ohne dass jedoch in der zugelassenen Ueberschreitung desselben eine bösliche Handlungsweise zu finden ist. Der Haftausschluss für Gefahren aus dem Transport in unbedeckten Wagen oder aus Selbstverladung schliesst die allgemeine Haftung des Frachtführers ex recepto für nachweislich andere Beschädigung nicht aus.
30/11. 1875. R O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 19. S. 184.	Die unrichtige Anwendung und Auslegung des Betriebsreglements ist kein Nichtigkeitsgrund.
18/12. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 19. S. 133.	Zu dem Schaden, für welchen die Bahn nach Art. 424. Nr. 1. ihre Verantwortlichkeit vertragsmässig auszuschliessen berechtigt ist, gehört auch der durch Dritte verübte Diebstahl. — Der Eisenbahn liegt nicht die Beweislast dafür ob, dass im konkreten Falle die Ausführung des Diebstahls durch den Transport in unbedeckten Wagen erleichtert sei.

VI.

D.H.G.B. 396. 397—399. 426. 427. — Betr. Reglem. §§ 68. 69. 70.

Umfang des Schadenersatzes für Verlust, Beschädigung, Verspätung. — Schadensberechnung. — Gemeiner und Handelswerth. — Bösliche Handlungsweise. — Individuelles Interesse. — Werthdeklaration. — Interessedeklaration. — Normalsatz.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
2/2. 1864. Pr. Ob. Trib.	Str. 58. S. 19. B. 9. S. 279. G. 10. S. 164.	„Bösliche Handlungsweise" ist nur dolus und der höchste Grad der Nachlässigkeit (luxuria).
29/6. 1865. Ob. App. Ger. Lübeck.	G. 12. S. 575.	Die Werthbezeichnung im Frachtbriefe unter der Rubrik „Zoll" muss zugleich als Werthdeklaration angesehen werden.
7/12. 1865. Pr. Ob. Trib.	B. 7. S. 319. Centr. Org. 2. S. 139.	Das versehentliche Zusammenladen eines durch Geruch inficirenden Gutes mit anderen ist weder dolus, noch luxuria, mithin keine bösliche Handlungsweise.
22/3. 1866. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annal. N. F. 2. S 30. B. 9. S. 425 f. —12. S. 20. G. 12. S. 606.	In der Regel besteht der gemeine Handelswerth in dem Kaufpreise unter Zurechnung der Fracht. „Bösliche Handlungsweise" ist dolus und nach Befinden auch gröbliche Verschuldung. Prozessualisch kann der Beschädigte den gemeinen Handelswerth fordern, die Eisenbahn den Normalsatz excipiren und hiergegen sich wieder der Beschädigte durch den Nachweis böslicher Handlungsweise schützen.
21/4. 1866. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annalen N. F. 2. S. 544. B. 13. S. 168. G. 12. S. 610.	„Bösliche Handlungsweise" sind nicht bloss Fälle des dolus, sondern auch grober Verschuldung oder Fahrlässigkeit. Dahin gehört z. B. irrige Verladung.
2/2. 1867. Grossh. Kassat.-Hof Darmstadt.	B. 19. S. 243.	„Bösliche Handlungsweise" muss vom Beschädigten erwiesen werden, falls sie das Gericht nicht schon aus dem Thatbestande entnimmt. Letzterenfalls liegt eine faktische Entscheidung, keine Verkehrung der Beweislast vor.
5/10. 1869. Pr. Ob. Trib.	G. 19. S. 621. B. 31. S. 306.	Die Bahn hat den Nachweis zu führen, dass sie das einen Normalsatz für verlorenes Gepäck festsetzende Reglement ordnungsmässig publicirt habe. Der blosse Hinweis auf dem Billet genügt hierzu nicht.
28/10. 1870. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle S. 389. B. 24. S. 129.	Unter „böslicher Handlungsweise" wird diejenige verstanden, durch welche eine Beschädigung wissentlich und absichtlich herbeigeführt wird. Dahin gehört das versehentliche Verladen eines vor Nässe zu bewahrenden Gutes auf offene Wagen an sich nicht.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
15/12. 1870. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 1. S. 157.	Die Bahn hat nur den im Reglement bestimmten Normalsatz zu gewähren, wenn der Beschädigte nicht bösliche Handlungsweise darthut. — Unter „böslicher Handlungsweise" ist zunächst dolus im eminenten Sinne, sodann aber auch der höchste Grad von Nachlässigkeit, namentlich aber die luxuria zu verstehen, jener frevelhafte Muthwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewusst ist und dennoch das Handeln nicht ändert. — In der Verwechslung und irrigen Versendung zweier zufällig gleich signirten Kolli liegt zwar ein Verschulden der Bahn, aber nicht bösliche Handlungsweise in dem angegebenen Sinne.
23/2. 1871. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annalen N. F. 9. S. 473. G. 19. S. 569. B. 27. S. 11.	Die Zahlung und ohne Vorbehalt erfolgte Annahme der reglementsmässigen Vergütung enthält einen Verzicht sowohl des Frachtführers auf die Einrede der höheren Gewalt, als auch des Empfängers auf Ersatz des vollen Schadens.
6/6. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 2. S. 355.	Ist bösliche Handlungsweise nicht erwiesen, so ist der Ersatzleistung der gemeine Handelswerth am Ablieferungsorte zu Grunde zu legen. Als solcher gilt der Fakturenwerth, wenn er von der Verklagten nicht speziell bemängelt ist.
12/9. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 108.	In dem durch frevelhafte Schuld des Bahnpersonals bewirkten Zusammenstosse zweier Züge und der dadurch herbeigeführten Beschädigung des Gutes liegt bösliche Handlungsweise, welche die Anwendung des Normalsatzes ausschliesst.
21/6. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 6. S. 428.	Der volle Schadensersatz kann nur im Falle böslicher Handlungsweise, welche vom Kläger zu erweisen, gefordert werden. Der Einwand der höheren Gewalt erscheint demgegenüber als blosses Bestreiten, da Beides: bösliche Handlungsweise und höhere Gewalt als Ursache des Schadens mit einander nicht wohl vereinbar sind.
13/9. 1872. Oester. Oberst. Ger.	Oester. Ger. Zeit. 1872. S. 331. G. 19. S. 620. B. 28. S. 596.	Ist Gut, dessen Avisirung verzögert worden, inzwischen verbrannt, so ist nur der Normalsatz zu leisten. Denn die verspätete Avisirung ist zwar ein Verschulden, aber keine bösliche Handlungsweise.
18/12. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 271.	Der Schlusssatz des Art. 396. findet in Ansehung der im Art. 395. Al. 2. bezeichneten Gegenstände (Kostbarkeiten etc.) keine Anwendung, wenn dem Frachtführer diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes nicht angegeben worden ist.
3/1. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 317.	Hat die Bahn das Gut ohne eine ihr nach Gesetz oder Vertrag zustehende Befugniss veräussert, so befindet sie sich zwar im Verschulden und ist dem Versender ersatzpflichtig. — In der unbefugten Veräusserung während der Kriegszeit oder anderer anomaler Verkehrsverhältnisse z. B. zur Evakuirung der Transportstrecke und Beseitigung einer Verkehrsstockung kann jedoch eine bösliche Handlungsweise, als welche nur Arglist, Frevelhaftigkeit, Gewissenlosigkeit, gänzliche Kopflosigkeit oder masslose Sorglosigkeit gelten, nicht gefunden werden. — Die Bahn ist daher in solchem Falle nur zum Ersatze des gemeinen Handelswerths in den Grenzen des Normalsatzes verpflichtet, da in Ermanglung einer Werthangabe der Normalsatz als das Maximum des wirklichen Werthes gilt. Für den gemeinen Handelswerth ist in dieser Grenze schlechthin der Marktpreis am Ablieferungsorte massgebend, wovon jedoch nach Art. 396. Abs. 2. in Abzug zu bringen ist, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.
22/1. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 428.	Bösliche Handlungsweise ist ein eigenthümlicher, weder mit dolus noch mit grober Fahrlässigkeit zu identificirender Begriff. In der blossen Thatsache des Verschwindens des Gutes

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		liegt an sich nicht der Nachweis böslicher Handlungsweise. Derselbe muss auf irgend ein Handeln oder Unterlassen pflichtgemässer Handlungen des Bahnpersonals gegründet sein.
23|4. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 9. S. 278.	Die durch Art. 427. gestattete Beschränkung der Haftpflicht findet nicht nur bei gänzlichem Verluste, sondern auch bei Beschädigung des Gutes Anwendung.
30|4. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 9. S. 301.	In der blossen Thatsache des Verschwindens des Gutes vom Güterboden liegt nicht bösliche Handlungsweise, die nur in dem frevelhaften, sich der Folgen bewussten Muthwillen besteht.
30|5. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 10. S. 218.	Bösliche Handlungsweise ist nicht identisch mit grober Fahrlässigkeit, es muss vielmehr nicht ohne Bewusstsein der Gefahr gehandelt sein. Dies ist z. B. bei der irrigen Weiterbeförderung des Gutes ohne Frachtbrief nicht anzunehmen.
22|10. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 229.	Der Absender, welcher die Höhe des Interesses der rechtzeitigen Lieferung deklarirt hat, hat im Falle des Art. 427. Nr. 2. zu beweisen, dass und in welchem Betrage durch die Verspätung ein Schaden entstanden ist. Denn die deklarirte Summe bildet nur die Maximalgrenze für den Schadensanspruch, fixirt aber keineswegs im Voraus vertragsmässig das Quantum des für die Verspätung zu leistenden Ersatzes.
4|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 290.	Die Bahn ist nicht verpflichtet, das irrthümlich über den Ablieferungsort hinaus verfahrene Gut auf Verlangen an einem anderen Orte, als an dem Ablieferungsorte abzuliefern, sie muss es nur an diesen zurückschaffen. Der Destinatär hat zwar Anspruch auf Schadenersatz, aber kein Recht zur Abandonnirung der Waare gegen Erstattung des Werths.
22|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 423.	Die Werthdeklaration im Frachtbriefe ersetzt bei Verlust oder Beschädigung des Gutes nicht den Beweis des Werthes. Denn die Deklaration bildet nur die Maximalgrenze, innerhalb deren der Beschädigte seinen Schaden zu beweisen hat, nicht aber das im Voraus vertragsmässig fixirte Quantum des Ersatzes.
5|12. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 23.	Der Absender, welcher den Werth des Gutes für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung deklarirt, giebt durch diese Deklaration zugleich an, dass sein Interesse, wenn das Gut durch Verspätung zu Grunde geht, mindestens so viel, als der deklarirte Werth des Gutes beträgt. Die Interessendeklaration liegt alsdann nothwendig in der Werthdeklaration.
29|1. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 254.	Wegen verspäteter Lieferung kann bei nicht erfolgter Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung von der Eisenbahn neben der reglementsmässigen Frachtvergütung nicht auch noch Ersatz des Werthverlustes gefordert werden.
8|2. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 280. B. 30. S. 327.	Ist bei dem Diebstahle eines Kolli zwar grobes Verschulden, aber nicht bösliche Handlungsweise der Bahn thatsächlich festgestellt, so kann der volle Schadenersatz nicht gefordert werden.
18|2. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 429.	Wenn festgestellt wird, dass bei dem Betriebe einer Bahn zahlreiche Beschädigungen ohne Remedur immer wieder auf dieselbe Ursache zurückzuführen sind, so kann darin ein der böslichen Handlungsweise entsprechender Grad grober Fahrlässigkeit gefunden werden.
17|3. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 13. S. 317.	Für Werthverminderung durch Verabsäumung der Lieferzeit ist ebenso wie für die durch Beschädigung im Falle böslicher Handlungsweise voller Schadenersatz zu leisten. Bösliche Handlungsweise liegt unzweifelhaft in einer enormen Transportverzögerung, welche auf das denkbar höchste Maass der Nachlässigkeit und Gewissenlosigkeit, auf gänzliche Unthätigkeit der Bahnbeamten, sowie die Unterlassung aller Recherchen nach dem verspäteten Gute zurückzuführen ist,

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
13/6. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 13. S. 393. B. 32. S. 288.	1) Der Schadensberechnung bei Verlust und Beschädigung ist ganz ausschliesslich der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth des Gutes zu Grunde zu legen derartig, dass zwar einerseits die Haftung des Frachtführers aus Art. 395. auf den Ersatz des gemeinen Handelswerths bezw. gemeinen Werths beschränkt ist, andererseits aber das individuelle Interesse des Beschädigten auch für den Fall nicht berücksichtigt werden soll, wenn es hinter dem gemeinen Handelswerthe oder gemeinen Werthe zurückbleiben sollte. 2) Bei einer Verzögerung kann der Berechtigte nur Ersatz seines Interesses wegen verspäteter Lieferung beanspruchen. Ist das verspätete, in offenen Wagen beförderte Gut durch Nässe verdorben, so genügt bei der an sich nicht bestehenden Haftung der Bahn für die mit dem Transporte in unbedeckten Wagen verbundene Gefahr nicht schon der Nachweis einer schuldvollen Verzögerung des Transportes zur Begründung des Werthersatzanspruches. Kläger hat vielmehr ausserdem darzuthun, dass durch diese Verschuldung zugleich auch die Beschädigung des Gutes verursacht sei d. h. den Kausalnexus zwischen der Verspätung und dem Verderbe des Gutes durch Nässe. Denn diese kann auch ohne jede Versäumniss allein durch den Transport in offenen Wagen herbeigeführt sein.
10/9. 1874. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1874. S. 422. B. 30. S. 125.	Die Eisenbahn kann die reglementsmässige Schadensberechnung nicht geltend machen, wenn nach Lage der Umstände die Entwendung nur unter Betheiligung der Bediensteten des Unternehmers möglich war. Es ist alsdann bösliche Handlungsweise anzunehmen.
23/9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 200.	Bei „Fracht" ist in Art. 427. Nr. 2. nur diejenige zu denken, welche die Gegenleistung bildet für den von der Eisenbahn als solcher bewirkten Transport. Nur für diesen ist die Haftpflicht im gedachten Artikel zu beschränken gestattet. Hinsichtlich der über die eigene Bahn hinausgehenden Weiterbeförderung (z. B. Transport zu Wasser) haftet die Bahn als Spediteur, mithin ist es nicht zulässig die Kosten dieser Weiterbeförderung als unter den Begriff derjenigen „Fracht" gehörig zu betrachten, auf deren Rückerstattung die Eisenbahn die ihr obliegende Ersatzpflicht zu beschränken befugt ist.
21/11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 342. B. 32. S. 289.	Die theilweise Beschädigung des Gutes kann unter Umständen die gänzliche Entwerthung auch in Beziehung auf den unbeschädigten Theil des Gutes zur Folge haben. An solcher Voraussetzung fehlt es aber da, wo der Komplex der Sendung aus physisch getrennten und als selbstständige Objekte zu verschiedenen Preisen gekauften Gegenständen besteht.
25/11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 17. S. 121.	Die nicht gehörige Sicherung der beladenen Waggons gegen Diebstahl kann unter Umständen als bösliche Handlungsweise erscheinen.
20/1. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 17. S. 128.	Zwischen Haftpflicht des Frachtführers für Verlust und für Versäumniss der Lieferzeit ist streng zu unterscheiden. Durch die Deklaration des Interesses an rechtzeitiger Lieferung ist nur ein Anspruch auf Ersatz des durch die Verspätung entstandenen und nachzuweisenden Interesses erworben. Für den Verlust des Frachtgutes wird dagegen nur nach Maassgabe der in dem Frachtbriefe enthaltenen besonderen Werthangabe Ersatz geleistet.
25/5. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 17. S. 296.	In der versehentlichen Zulassung der Ueberschreitung des Normalprofils bei der Selbstverladung offener Wagen liegt keine bösliche Handlungsweise.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
1|10. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 18. S. 235.	Dem von böslicher Handlungsweise freien Frachtführer, welcher nach Art. 395. 396. Verlustersatz leisten muss, darf nicht ohne Weiteres noch ausserdem nach Art. 397. die Prästation des Verzugsinteresses auferlegt werden. Es ist in Bezug hierauf ohne Erheblichkeit, ob (beim Bahntransporte) das Interesse an rechtzeitiger Lieferung deklarirt ist.
24|10. 1875. R.O.H.G.	Zeit. d. Ver. deutsch. Eisenb. 1876. S. 235.	Die blosse Vermuthung eines Diebstahls begründet nicht bösliche Handlungsweise.
15|3. 1876. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 20. S. 347.	Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Absender von einem Ablieferungshindernisse rechtzeitig zu benachrichtigen und haftet für die demgemäss aus zu langer Lagerung entstandene Beschädigung.
29|3. 1876. R.O.H.G.	Zeit. d. Ver. deutsch. Eisenb. 1876. S. 826.	Spurloses Verschwinden des Guts ohne sonstigen Nachweis von Thatsachen für eine bösliche Handlungsweise berechtigt nicht zum vollen Ersatz.
30|6. 1876. R.O.H.G.	Zeit. d. Ver. deutsch. Eisenb. 1876. S. 1119. Entsch. R. O.H.G. 20. S. 404.	Die Art. 395. 396. 423 ff. finden auf Wagenladungen wie auf Stückgüter Anwendung; daher auch Art. 427. Nr. 1. D.H.G.B. bezw. § 68. Nr. 2. Betr. Regl.
11|11. 1876. R.O.H.G.	Zeit. d. Ver. deutsch. Eisenb. 1877. S. 63.	Ersatzansprüche für Verlust und Beschädigung (Art. 396.) und für Verspätung (Art. 397.) dürfen nicht kumulirt werden.

VII.

D.H.G.B. Art. 400. — Betr. Reglem. § 63. — *Haftung für die Leute.*

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
12|9. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 108.	Die Eisenbahn haftet für die durch frevelhafte Handlungsweise ihrer Beamten herbeigeführten Transportunfälle und Beschädigungen.
24|10. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12 S. 116.	Die Haftung der Eisenbahnen aus Art. 400. kann nicht über die Vermeidung von schädlichen Einwirkungen auf die Waare und deren Transport hinaus, bis dahin ausgedehnt werden, dass die Eisenbahnen auch dadurch verantwortlich werden, wenn ihre Leute, Hülfspersonen, Arbeiter oder dergleichen es unterlassen, das Interesse der Ladungsbetheiligten in Beziehung auf möglicherweise späterhin eintretende prozessualische Vorgänge zu sichern (z. B. den Zustand verbrannten Gutes vor und nach dem Brande zu konstatiren).
28|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 135.	Die Haftung des Frachtführers für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient, ist in dem Sinne eine absolute, dass er selbst deren Betrugs- und Veruntreuungshandlungen schlechthin als eigene Handlungen zu vertreten hat.

VIII.

D.H.G.B. Art. 401. 429. — Betr. Reglem. § 62.

Haftung für die folgenden Frachtführer. Eintritt in die Verbindlichkeiten der früheren durch Uebernahme des Guts mit dem ursprünglichen Frachtbriefe.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
14|7. 1866. Pr. Ob. Trib.	Str. 63. S. 310. G. 12. S. 589	Durch die Uebernahme mit dem ursprünglichen Frachtbriefe vollzieht sich eine aktive und passive Cession der in dem ursprünglichen Frachtvertrage enthaltenen Rechte und Verbindlichkeiten und kommt der folgende Frachtführer zu dem Absender in dieselbe obligatorische Beziehung, wie sie der ursprüngliche Frachtführer übernommen hatte. Deshalb kann der Absender den folgenden Frachtführer wegen seiner Verbindlichkeiten direkt verklagen.
29|6. 1869. Pr. Ob. Trib.	Str. 75. S. 214. B. 20. S. 268.	Uebernimmt eine Bahn von einer anderen ein Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief, so ist das Vertragsverhältniss lediglich nach Inhalt des

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		bei der Aufgabe des Guts geschlossenen Frachtvertrages resp. denjenigen reglementarischen Bedingungen zu beurtheilen, welche als Norm für den Güterverkehr auf der Aufgabebahn ein integrirender Theil jenes Frachtvertrages geworden sind.
13|6. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 59.	Der gesammte Inhalt aller für den betreffenden Transport maassgebenden Reglements, welchen sich der Absender durch Ausstellung des formularmässigen Frachtbriefs unterworfen hat, muss regelmässig zwischen diesem und der Aufgabebahn, sowie den weiteren, das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annehmenden Eisenbahnen als vereinbart gelten, sofern die Vereinbarung nicht gegen Art. 423. verstösst.
21|6. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 6. S. 428.	Die Haftung des Frachtführers für die folgenden bezw. früheren Frachtführer aus Art. 401. erstreckt sich auch auf deren Leute.
17|9. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 7. S. 99.	Wenn ein Rollfuhrunternehmer den der Eisenbahn obliegenden Transport vollendet, so haftet dieselbe auch für den Rollfuhrunternehmer nur nach Maassgabe ihres Reglements (Normalsatz) und ebenso ist der letztere, wenn er direkt belangt wird, einer umfassenderen Haftung nicht unterworfen.
4|10. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 7. S. 216.	Die folgende Bahn haftet nicht für die Verbindlichkeiten und Versehen der früheren, wenn sie das thatsächlich durchgehende Gut nicht als durchgehendes auf Grund des alten, sondern eines neuen Frachtbriefs von einem andern Absender übernimmt. Denn Art. 401. beruht auf der Voraussetzung eines einheitlichen, durch einen einzigen Frachtbrief dokumentirten Frachtvertrages. Die Bezugnahme auf den alten Frachtbrief in Rücksicht auf die damit ermöglichte Abkürzung des Inhalts des neuen Frachtbriefs ist nur dahin zu deuten, dass die Frachtbedingungen und Bezeichnungen des alten Frachtbriefs auch für das neue Verhältniss Geltung haben sollen, nicht aber, dass ein einheitliches Frachtverhältniss vorliege.
10|12. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 192.	Wird ein neuer Frachtbrief ausgestellt, welcher nicht einmal auf den früheren Frachtbrief verweist, so darf er aus letzerem nicht ergänzt werden.
3|7. 1873. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1873. S. 358. Jurist. Bl. S. 569. B. 30. S. 114.	Die Verpflichtung der Aufgabebahn, dem Absender für verspätete Zahlung der Nachnahme Verzugszinsen zu zahlen, hängt von dem Beweise ab, dass die Nachnahme vom Empfänger erlegt und die Aufgabebahn hiervon in Kenntniss gesetzt ist.
17|10. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 209.	Nach Art. 401. bildet bei durchgehendem Frachtbriefe der Frachtvertrag ein einheitliches Ganze. Abänderungen des Frachtbriefs können nur dann die Verbindlichkeiten der früheren Frachtführer modificiren, wenn sie in Uebereinstimmung mit dem Absender geschehen, sonst sind sie als einseitige Handlungen des Frachtführers für seine Verpflichtung gegen Absender oder Empfänger wirkungslos, unter Umständen aber für den Regress der Frachtführer unter einander von Bedeutung. Nach Art. 401. gelten alle einzelnen Frachtführer als correi debendi. Will der spätere Frachtführer die Verbindlichkeit des früheren nicht übernehmen, so bleibt ihm regelmässig nur das eine Mittel, die Ausführung des Transports mit dem alten Frachtbriefe abzulehnen und sich einen Frachtbrief bloss für seine Strecke ausstellen zu lassen.
13|6. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 13. S. 393.	Nach Art. 429. D.H.G.B. in Verbindung mit dem Deutsch. Betr.-Reglem. (§. 62.) kann eine in der Mitte liegende Bahn nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn sich der Schaden nachweislich auf ihrer Bahn ereignet hat.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
16/2. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 16. S. 136.	Art. 401. bezieht sich lediglich auf Binnenfrachtführer und ist nicht anwendbar, wenn auf den Seeschiffer ein Binnenfrachtführer folgt und von letzterem nicht die Erfüllung des eigenen Frachtvertrages, sondern die Vertretung aus dem von jenem ausgestellten Konnossement gefordert wird. Wenn aber der Binnenfrachtführer in die Verbindlichkeiten des Konnossements thatsächlich eintritt, demgemäss den Transport ausführt d. h. sich dem Destinatär als denjenigen darstellt, der die Vertretung des Konnossements übernommen und auf Grund desselben zu liefern habe, so ist auch seine Vertretungspflicht nach Inhalt des Konnossements (bezw. Art. 660. D.H.G.B.) zu bemessen.
16/11. 1875. R.O.H.G.	Zeit. d. Ver. deutsch. Eisenb. 1876. S. 71.	Auch für ausländische Nachmänner ist Art. 401. maassgebend. Nur wenn diese von ihren Behörden auf Grund des ausländischen Rechts gezwungen sind, das Gut zum Schaden des Absenders auszuliefern, werden die Vormänner von der Haftung frei.

IX.

D.H.G.B. Art. 402. 404. 405. — Betr. Reglem. § 59. 60.

Dispositionsbefugnisse des Absenders und Empfängers.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
14/7. 1866. Pr. Ob. Trib.	Str. 63. S. 310. G. 12. S. 589.	Der Absender ist befugt, über das abgesendete Frachtgut bis zu dem Zeitpunkte, in welchem dasselbe am Orte der Ablieferung angekommen und der Frachtbrief dort übergeben ist, zu disponiren. Der Frachtführer darf das Gut vor Ankunft an dem Ablieferungsorte dem bezeichneten Empfänger nicht aushändigen.
2/12. 1868. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1869. S. 17. B. 17. S. 154.	Der Frachtführer übernimmt die Pflicht zur Ablieferung des Gutes an den Destinatär und stellt sich in ein direktes Rechtsverhältniss mit diesem. Aus der Klage des Absenders gegen den Empfänger auf Zahlung des Kaufpreises ergiebt sich die Abtretung des Verfügungsrechts der Waare an letzteren.
22/9. 1869. Ob. App. Ger. Lübeck.	G. 19. S. 561.	Das Verfolgungsrecht des Absenders hat den Vorzug gegenüber demjenigen, welcher sich die Ansprüche des Adressaten aus dem Ladescheine hat cediren lassen.
4/5. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 2. S. 247.	Der Anspruch auf Erfüllung kann mit dem eventuellen Schadenersatzanspruche kumulirt werden.
9/5. 1871. Oester. Oberst. Ger.	B. 24. S. 120.	Das Verfügungsrecht an einer an einen anderen Ort abgesendeten Waare beginnt auf Seiten des Empfängers nicht mit der Uebernahme eines Avises oder einer Faktura, sondern nur mit Uebergabe des Frachtbriefes.
3/11. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 3. S. 436.	Ist weder der Frachtbrief dem Empfänger übergeben, noch die Klage auf Uebergabe desselben um Auslieferung des Gutes angestellt, so darf der Absender dem Frachtführer Kontreordre zur Rücksendung des Gutes rechtsgültig ertheilen.
9/1. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 4. S. 359.	Art. 405. giebt dem Empfänger eigenes Recht gegenüber dem Frachtführer. Der Empfänger wird nicht als blosser Mandatar oder Vertreter des Absenders angesehen, wenn schon sein selbstständiges Recht bis zu einer gewissen Zeit den Einwirkungen des Absenders unterliegt. Dies eigene Recht umfasst nicht nur den Anspruch auf Herausgabe des Guts, sondern alle die Erfüllung des Frachtvertrages bezielenden Befugnisse, also auch Entschädigungsansprüche für Verlust oder Verspätung und gleichviel, ob der Schaden dem Empfänger oder Absender erwachsen ist.
24/5. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 6. S. 273.	Durch die Uebergabe des Frachtbriefes an den Destinatär, entsteht für den Frachtführer nach Art. 402. die neue Pflicht, demselben für das

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		Gut zu haften, ohne dass aber der Obligationsnexus zwischen Frachtführer und Absender dadurch aufgehoben wird. Macht der Destinatär von seinem Rechte keinen Gebrauch, so tritt das Verfügungsrecht des Absenders in seine volle Wirksamkeit zurück. Daher darf der Frachtführer wegen seiner anderweitigen Forderungen an den Destinatär das Gut dann nicht retiniren, wenn dieser dasselbe nicht beansprucht und der Absender es zurückfordert.
21|6. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 6. S. 428.	Wenn sich der Destinatär im Besitze des ihm vom Absender zugestellten Frachtbriefduplikats befindet, so liegt darin die stillschweigende Cession der Rechte aus dem Frachtvertrage, welche den Destinatär nach Ablauf der Lieferfrist zum Anspruche auf Entschädigung legitimirt.
14|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 291.	Unter Auslieferung gemäss Art. 402. ist nur die am Destinations- bezw. Absendungsorte, nicht die an einem beliebigen anderen Orte zu verstehen.
11|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 329.	Art. 402. regelt lediglich die obligatorischen Beziehungen zwischen Frachtführer einerseits, Absender und Empfänger andererseits, und ist weit davon entfernt, zugleich stillschweigend die Besitz- und Eigenthumsfrage zu entscheiden.
29|10. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 272.	Nach Art. 405. ist der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtbetrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, gegen den Frachtführer geltend zu machen. Dabei handelt es sich um gegenseitige Erfüllung, nicht um ein Retentionsrecht. Daher ist der Frachtführer zur Aushändigung der Waare nur gegen Zahlung der Fracht verpflichtet und nicht bloss befugt, einen seine Forderung deckenden Theil der Waare zu retiniren.
6|11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 141.	Die Klage gegen den Frachtführer steht ausser dem Destinatär demjenigen n i c h t zu, für dessen Rechnung der Destinatär thatsächlich empfangen hat.
30|11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 16. S. 195.	Seitens des Absenders kann nach Abgang des Gutes auf Grund des Art. 402. der Rücktransport nach dem Orte der Absendung ohne Abschluss eines neuen Frachtvertrages nicht verlangt werden. Art. 402. verpflichtet die Bahn nur, das Gut an d e m j e n i g e n Orte zurückzugeben, an welchem es sich zur Zeit des Widerrufs b e f i n d e t. Dem Bedürfnisse des Verkehrs aber wegen Rücksendung Genüge zu leisten, ist Art. 422. bestimmt, wonach eine Bahn die bei ihr nachgesuchte E i n g e h u n g eines Frachtgeschäftes (Rücktransportes) der Regel nach nicht verweigern darf.
10|12. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 20. S. 192.	Die Voraussetzung des Art. 402., nach welchem dem Widerrufsrechte des Absenders erst durch bestimmte Handlungen des Frachtführers am Ablieferungsorte ein Ziel gesetzt wird, beruht darin, dass der Befrachter der dominus des Auftrags des Transports nach dem gedachten Ablieferungsorte ist.
16|6. 1876. R.O.H.G.	Zeit. d. Ver. deutsch. Eisenb. 1876. S. 825.	Der Empfänger hat ein eigenes Recht auf Vertragserfüllnng bezw. Schadenersatz, daher auch auf das vom Versender deklarirte Verzugsinteresse.

X.

D.H.G.B. Art. 403. — Betr. Reglem. § 59.

Aushändigungspflicht des Frachtführers.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
13|9. 1864. Pr. Ob. Tr.	Str. 56. S. 21.	Der Frachtvertrag verpflichtet die Bahn nicht bloss zum Transport an den Wohnort des Empfängers, sondern auch zur Ablieferung an denselben. Die Verpflichtung der Bahn endigt mithin nicht mit der Ankunft am Ende der Schienen oder im Orte des Empfängers; vielmehr

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		bleibt auch für den Transport vom Bahnhofe bis in die Wohnung des Empfängers der Frachtvertrag mit der Bahn maassgebend.
4|5. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 2. S. 247.	Unter „Aushändigung" im Sinne des Art. 403. kann zwar nicht die blosse Bereitstellung des Guts zur Abnahme, aber auch nicht die reelle Tradition (Naturalübergabe) im engsten Sinne verstanden werden. Vielmehr ist es derjenige Akt, durch welchen der Frachtführer die zum Zwecke des Transports durch Auflieferung erhaltene Gewahrsam nach beendigtem Transporte mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wiederaufgiebt, gleichviel an wen und ohne Unterschied, ob dadurch der Empfänger die Gewahrsam oder gar den juristischen Besitz erlangt. Dahin gehört z. B. die Ablieferung an das Zollmagazin, insbesondere wenn der Empfänger das Abgaberecepisse vorher quittirt hat, also davon in Kenntniss gesetzt war.
19|6. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 2. S. 416.	Der Frachtführer ist zum Ueberbringen des Guts verpflichtet. Seine Pflicht erlischt daher noch nicht mit der Ankunft am Bestimmungsorte, sondern erst mit der Ablieferung gegen Zahlung der vollen Fracht. Er darf daher dem Empfänger nicht bloss im Steueramte das Gut anbieten (oblatio verbalis), sondern muss es ihm aushändigen (oblatio realis). Erklärt jedoch der Empfänger sofort, dass er die Fracht nicht zahlen werde, so gilt die Empfangnahme unter den stipulirten Modalitäten für abgelehnt, es erübrigt sich also die oblatio realis und der Empfänger geräth in mora accipiendi, d. h. die Pflicht des Frachtführers, ihm das Gut zu bringen, verwandelt sich in die, dem abholenden Empfänger dasselbe gegen Zahlung der Fracht auszuliefern.
17|9. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 7. S. 99.	Bei Frachtverträgen mit einer Eisenbahn umfasst, wenn der Ablieferungsort zugleich die letzte Bahnstation ist, der übernommene Transport präsumptiv nicht die Weiterbeförderung des Guts in die Wohnung des Adressaten.
12|11. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 24.	Ist die Bahn reglementsmässig zur Weiterbeförderung des Guts in die Wohnung des Adressaten nicht verpflichtet, so wird sie durch Ablieferung des Guts an den bahnseitig bestellten Rollfuhrherrn von der Haftung frei, falls das Reglement bestimmt, dass durch diesen die Zusendung im präsumptiven Auftrage des Adressaten bezw. Absenders besorgt werde. Eine solche Bestimmung ist nicht ungesetzlich, da Art. 423. Abänderungen des Art. 403. nicht verbietet, welche bloss diesen Artikel und nicht etwa zugleich Art. 395. betreffen.
12|11. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 26.	Stellt das Reglement der Ablieferung an den Adressaten die Ablieferung an Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen gleich, so ist darunter die geschäftsübliche, mit Anzeige an den Empfänger verbundene Abgabe gemeint. Denn gemäss Art. 423. darf der Umfang der Ablieferungspflicht des Frachtführers aus Art. 395. und somit auch aus Art. 403. nicht beschränkt werden, wenn auch Art. 403. im Art. 423. nicht besonders erwähnt ist. Ablieferung ist aber nur die Aufgabe des Gewahrsams mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers, der Art, dass der Frachtführer den Empfänger durch Anzeige von der Ankunft des Guts und Zustellung der Papiere in den Stand setzt, über dasselbe zu verfügen und die weitere Obhut dafür zu übernehmen.
4|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 290.	Ablieferungsort ist nur der im Frachtbrief als solcher bezeichnete. Hat die Bahn das Gut irrthümlich über den Ablieferungsort hinaus verfahren, so ist sie nur zur Rückschaffung an diesen, nicht zur Ablieferung an einem anderen Orte verbunden.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
24/6. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 1.	Eine die Verantwortlichkeit der Bahn aufhebende Ablieferung ist darin nicht zu finden, dass die Bahn nicht das Gut an das Steueramt des Ablieferungsortes, sondern schon unterwegs an die Steuerbeamten ausliefert.
11/9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 277.	Der Frachtführer ist verpflichtet, den Destinatär von der Ankunft des Guts in Kenntniss zu setzen (avisiren). Diese Verpflichtung lässt sich schon aus der dem Frachtführer gesetzlich obliegenden Auslieferungspflicht herleiten.
7/4. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 17. S. 424.	Die richterliche Feststellung, dass die Eisenbahnen, wenn sie sich zwecks Avisirung der angekommenen Güter der Post bedienen, usancemässig verpflichtet sind, die Avisbriefe zu frankiren, ist nicht anfechtbar.
27/5. 1876. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 20. S. 377.	Bei Erfüllung des Frachtvertrages kann von keinem der Betheiligten Vorleistung verlangt werden. Der Frachtführer ist also zur Vorleistung nicht verbunden, kann vielmehr, wenn ihm nicht Zug um Zug gegen volle Ablieferung die volle Fracht bezahlt wird, unter Verweigerung der Ablieferung von seinem Pfandrechte Gebrauch machen.

XI.

D.H.G.B. Art. 406. — Betr. Reglem. §§ 52–54. 59. Al. 9.

Zahlungspflicht des Empfängers.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
28/1. 1868. Pr. Ob. Trib.	Str. 71. S. 44.	Der Art. 406. (409. 412.) statuirt kein persönliches Recht gegen den Empfänger des Frachtguts ausser nach Maassgabe des Frachtbriefes. Hiernach wird der Empfänger durch Empfang des Guts zu weiter nichts verpflichtet, als dass er die im Frachtbriefe bedungenen Zahlungen leistet und seine desfallsige Verpflichtung kann nicht auf Zahlungen bezogen werden, welche nicht aus dem Frachtbriefe hervorgehen, sondern sich auf anderweitige Thatsachen, wegen deren im Frachtbriefe nichts vorgesehen ist, stützen.
1/9. 1870. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1870. S. 322. B. 24. S. 114.	Wer eine Waare gegen Nachnahme versendet will sich des Besitzes offenbar nur gegen Bezug der Nachnahme entäussern. Nimmt der Empfänger das Gut mit der Nachnahme an, so erkennt er deren Berechtigung damit an.
15/2. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 9. S. 71.	Die Reglements und Tarife, auf welche in dem Frachtbriefe Bezug genommen wird, haben die Bedeutung, dass nach ihnen die Fracht zu berechnen und zu zahlen ist. Die irrthümlich falsch oder tarifwidrig bewirkte Notirung des Frachtbetrages auf dem Frachtbriefe bildet also nicht einen Theil der lex contractus. Zu niedrig berechnete Fracht ist daher nachzuzahlen, zu hoch berechnete kann zurückgefordert werden.
10/10. 1876. R.O.H.G.	Zeit. d. Ver. deutsch. Eisenb. 1877. S. 46.	Der Empfänger ist zur Zahlung der tarifmässigen Fracht verpflichtet, auch wenn der Frachtbrief irrthümlich einen geringeren Frachtsatz angiebt.

XII.

D.H.G.B. Art. 407. — Betr. Reglem. § 61 Al. 1 u. 4. § 64 Al. 9 u. 10.

Feststellung des Zustandes des Guts bei Ablieferungshindernissen und Streit über die Annahme oder den Zustand.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
22/3. 1866. Pr. Ob. Tr.	Str. 63. S. 126.	Beanstandet der Empfänger (Käufer) die Waare, so hat er entweder die Befugniss, die Niederlegung des Guts in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten durch das Gericht zu veranlassen (Art. 407.) oder die Pflicht, für die einstweilige Aufbewahrung der Waare zu sorgen.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
5|6. 1866. Ob. App. Ger. Dresden.	B. 12. S. 19.	Die Vorschrift des im Art. 407. erwähnten gerichtlichen Verkaufs kann durch Privatabkommen oder Reglements geändert werden.
16|12. 1869. Pr. Ob. Tr.	Str. 77. S. 121. G. 19. S. 575. B. 23. S. 387.	Bei dem Prozesse wegen Annahmeverweigerung und Verkauf des Guts handelt der Frachtführer auf eigene Gefahr. Er muss die Richtigkeit seiner Behauptung, das Gut gehörig angeboten zu haben, beweisen, widrigenfalls er zum Schadenersatze verpflichtet ist, während umgekehrt bei Erbringung dieses Beweises die mora des Empfängers ihn von jeder Haftung für die Folgen der faktisch nicht rechtzeitigen Erfüllung befreit. Er ist alsdann zu einer positiven Handlung nicht verpflichtet, vielmehr berechtigt, das Aufhören der mora abzuwarten.
25|8. 1870. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annal. N. F. 9. S. 83. B. 27. S. 15. G. 19. S. 574.	Der Antrag aus Art. 407. kann vor Anstellung einer Klage selbstständig eingebracht werden. — Die Vorschrift der Ernennung von Sachverständigen durch das Gericht ist dadurch erfüllt, dass dasselbe die Parteisachverständigen vernimmt und sie damit zu den seinigen macht. — Die Feststellung gemäss Art. 407. ist eine definitive, im darauf folgenden Prozesse unmittelbar zu verwerthende.
30|12. 1870. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 1. S. 179.	Art. 407. hat zwar den regelmässigen Fall im Auge, dass unmittelbar nach Ankunft des Guts die Untersuchung erfolgt, sich auf den Zustand des Guts erstreckt und durch gerichtlich ernannte Sachverständige erfolgt. Indess ist eine Frist zur Untersuchung nicht vorgeschrieben, in der Untersuchung des Zustands auch zugleich die gutachtliche Aeusserung über die Werthsverringerung (Art. 396.) enthalten, und die Untersuchung durch gerichtlich ernannte Sachverständige nicht in dem Sinne limitativ, dass dadurch einer anderswie erfolgten Untersuchung jede Beweiskraft entzogen wäre. Eine besondere Ernennung ist bei dem Vorhandensein ein für allemal gerichtlich bestellter Sachverständiger nicht erforderlich und die Zuziehung noch anderer nirgends reprobirt. Keinesfalls hat aber die Feststellung nach Art. 407. definitive Beweiskraft. Der Betheiligte darf sich zwar im künftigen Prozesse des dadurch beschafften Beweismaterials bedienen, aber die Beibringung von Gegenbeweismitteln ist nicht ausgeschlossen.
28|4. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 2. S. 238.	Der Streit darüber, wer zuerst erfüllen soll (Vorleistung), ist als Streit über die Annahme zu betrachten und unter Art. 407. Abs. 1. zu subsummiren. Da weder der Empfänger ohne Ablieferung zu zahlen, noch der Frachtführer ohne Frachtzahlung abzuliefern braucht, so muss im Streitfalle hierüber gemäss Art. 407. das Gut deponirt und ein Theil zur Zahlung der Fracht verkauft werden.
9|5. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 2. S. 269. (273.)	Im Art. 407. handelt es sich um eine dem Richter vom Gesetz auferlegte Ernennung von Experten zum Zwecke einer anticipirten Beweisaufnahme, also um eine amtliche Funktion.
3|1. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 317.	Art. 407. (409) gestattet dem Frachtführer den Verkauf des Gutes erst nach der Ankunft am Bestimmungsorte und nur kraft richterlicher Verordnung. Indess kann Art. 407. durch das Reglement abgeändert werden, da Art. 407. im Art. 423. nicht erwähnt ist. Die Bestimmung des Reglements „wenn die Abgabe nicht thunlich geworden" beschränkt sich keineswegs auf die Ankunft am Bestimmungsorte, bezieht sich vielmehr auch auf den Fall, dass ohne Schuld der Bahn eine (wenigstens relativ) dauernde Unmöglichkeit der Ablieferung vor Vollendung des Transports eingetreten ist. Nach allgemeinen Grundsätzen ist in solchem Falle der Vertrag aufgelöst und der Transport beendet. Zum Verkaufe befugt ist er aus eigenem Rechte als

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		Pfandgläubiger zur Deckung seiner Ansprüche auf Theilfracht und Spesen, im Interesse des Absenders nach den Regeln von der unbeauftragten Geschäftsführung. Hiernach muss er den Verkauf rechtfertigen, nicht aber darf er, wenn ihm das Reglement verschiedene Wege der Deckung gewährt, zwischen diesen beliebig zum Nachtheile des Absenders bezw. Empfängers variiren.
24|10. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 116.	Art. 407. räumt zwar den Frachtführern für gewisse Fälle das R e c h t ein, Konstatirungen über den Zustand des Guts zu veranlassen, er legt ihnen aber keineswegs die P f l i c h t dazu auf. Ebensowenig hat die Waare unter solchen Umständen die Eigenschaft eines Beweismittels, dessen Abhandenkommenlassen den Frachtführer zur Uebernahme der Beweislast verpflichtete.
25|11. 1873. Oester. Oberst. Ger.	Jur. Bl. 1873. S. 605. B. 30. S. 124.	Bei Sendungen „Bahnhof restante" ist die Bahn weder zur Avisirung, noch Ermittlung des Empfängers verpflichtet. Der Verkauf des Guts behufs Deckung der Fracht kann daher ohne den Nachweis erfolgen, dass der Empfänger nicht auszumitteln.
19|6. 1874. R.O.H.G.	B. 32. S. 289.	Art. 407. hat die Befugnisse des Frachtführers für den Fall der Annahmeverweigerung nicht vollständig, sondern nur in einzelnen Punkten geordnet.
15|9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 28 (35).	Es genügt nicht, dass der Frachtführer den Verkaufserlös dem Absender zur Verfügung stellt, um sich von der Zinspflicht zu befreien. Vielmehr ist das reelle Angebot und demnächstige Hinterlegung des Betrages erforderlich, widrigenfalls dem Absender 6% Zinsen vom Verkaufstage ab zustehen.
14|4. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H. G. 17. S. 181.	Aus der Bestimmung des Art. 407., dass die Gegenpartei, wenn sie am Orte anwesend, zu hören ist, folgt nicht, dass wenn sie am Orte n i c h t anwesend, ihr Gehör unzulässig ist. Vielmehr unterliegt dies dem Ermessen des Richters nach dem konkreten Falle, allerdings unter Berücksichtigung des Zwecks, welcher auf möglichste Beschleunigung des Verfahrens gerichtet ist.

XIII.

D.H.G.B. Art. 408. 428. — Betr. Reglem. §. 64. Al. 4. 5. §. 69. Al. 2.

Erlöschen der Ansprüche aus dem Frachtvertrage durch Annahme und Zahlung. Verjährung.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
4|5. 1861. Würtemb. Ob. Tr. Stuttgart.	Würtemb. Archiv IV. S. 207. G. 10. S. 147.	Der Empfänger hat später entdeckte Mängel ohne Verzug dem Frachtführer anzuzeigen, wenn auch gesetzlich keine bestimmte Frist gegeben ist.
11|5. 1863. Pr. Ob. Trib.	Entsch. O. T. 52. S. 50. B. 7. S. 267.	Die Verjährung wird durch Abweisung der Klage in der angebrachten Art unterbrochen.
3|5. 1865. Pr. Ob. Trib.	Oppenhoff, Rechtspr. 6. S. 84. B. 7. S. 317. Centr. Org. 2. S. 70.	Die Ablieferung und anstandslose Annahme in der im Ladescheine bekundeten Quantität schützt den Frachtführer gegen den Vorwurf der Unterschlagung nicht, wenn sich mit seinem Wissen der Adressat über die vollständige Ablieferung im Irrthume befunden hat.
22|3. 1866. Ob. App. Ger. Dresden.	Sächs. Annal. N. F. 2. S. 30. B. 12. S. 20. G. 12. S. 606.	Art. 408. ist nur auf die unbedingte, vorbehaltlose Annahme zu beziehen, bei Hervorhebung spezieller Mängel fällt das Präjudiz.
15|5. 1866. Pr. Ob. Trib.	Str. 65. S. 10. G. 12. S. 547.	Das Klagerecht aus Art. 386 resp. 408. hat auch der Empfänger, der mit dem Spediteur resp. Frachtführer nicht unmittelbar kontrahirt hat.
30|12. 1870. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 1. S. 178.	Art. 408. knüpft an die Thatsachen der Annahme und Zahlung keineswegs eine blosse Präsumtion des Verzichts der aus dem Frachtvertrage entspringenden Rechte, somit eine auch

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		durch nur einseitigen Vorbehalt zu beseitigende Vermuthung, vielmehr erlischt, sofern diese doppelte Thatsache vorliegt, jeder Anspruch gegen den Frachtführer, welcher nicht durch eine vorgängige Uebereinkunft mit demselben gewahrt ist. Ein nur einseitiger Vorbehalt erscheint zur Wahrung der Vertragsrechte unzureichend. (Vgl. B. 15. S. 34.)
11/11. 1871. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 4. S. 12.	Die Verjährung beginnt mit dem Tage der Ablieferung und im Falle der Nichtablieferung mit dem Tage, wo das nicht überlieferte Gut hätte überliefert werden müssen. Unter „Verlust“ ist nicht nur der auf dem Transporte, sondern auch der am Ablieferungsorte zu verstehen, wenn er nur vor der Aushändigung eingetreten ist. Ebensowenig gehört dazu unbedingtes Nichtwissen betreffs des Verbleibs des Guts. Als verloren gilt das Gut, wenn der Frachtführer ausser Stande ist, dasselbe auszuhändigen, — — ohne Unterschied, worin dies seinen Grund hat, insbesondere ob ein Versehen der Bahnbeamten zu Grunde liegt oder nicht.
7/5. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R O.H.G. 6. S. 102.	In Rücksicht auf das Präjudiz des Art. 408. ist der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer gegenüber die Rechte des Absenders wahrzunehmen, insbesondere die vertragsmässige Erfüllung des Frachtvertrages zu prüfen. Zahlt und empfängt der Destinatär also trotz äusserlich erkennbarer Mängel, so wird er dem Absender dafür haftbar, indem er ihm durch Nachlässigkeit das Regressrecht entzieht. Insoweit verändert sich daher auch der Gewährsanspruch, welcher dem Empfänger an den Absender zusteht.
7/9. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 7. S. 55.	Nichtüberlieferung ist mit Verlust nicht identisch, da es zu dem Begriffe des letzteren gehört, dass die Sache für den Eigenthümer nicht mehr existirt. Daher ist auch eine nur vorübergehende Beschlagnahme des Gutes nicht als Verlust anzusehen.
20/9. 1872. Oester. Oberst. Ger.	B. 28. S. 590.	Sache des Spediteurs bezw. Frachtführers ist es, den thatsächlichen Anfangspunkt bezw. Eintritt der Verjährung zu erweisen.
10/12. 1872. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 192.	Art. 408. Abs. 1. disponirt nur zu Gunsten des Frachtführers, nicht auch des Spediteurs. Ersterer wird durch Annahme und Zahlung liberirt, während der Spediteur verantwortlich bleibt.
3/1. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 331.	Ungerechtfertigter Verkauf des Guts durch den Frachtführer ist als ein Fall des gänzlichen Verlustes anzusehen (cfr. B. 15. S. 30.).
29/4. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 9. S. 438.	Eine dem Art. 610. D.H.G.B. entsprechende Bestimmung beschränkt den Empfänger im Binnenfrachtverkehr nicht; für diesen ist vielmehr nur Art. 408. maassgebend.
10/7. 1873. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1873. S. 278. B. 30. S. 124.	Betreffs des Präjudizes aus Art. 408. ist es gleichbedeutend, ob der Adressat selbst oder seine Leute das Frachtgut empfangen haben, falls nicht die Ablieferung zu eigenen Händen des ersteren bedungen worden.
10/9. 1873. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1873. S. 422. B. 30. S. 124.	Die unbeanstandete Annahme des Guts, bei dessen Ablieferung äusserlich nur die Beschädigung der Emballage erkennbar ist, hindert nicht die spätere Geltendmachung an dem Inhalte stattgefundener Verluste oder Beschädigungen.
4/11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 11. S. 287.	Nach preuss. Rechte wird zwar die Verjährung des Regressanspruches des Litisdenunzianten gegen den Litisdenunziaten durch die Litisdenunziation unterbrochen Aber sie beginnt sofort wieder zu laufen, wenn der Litisdenunziat sich nicht in der ihm gestellten Prozessfrist erklärt oder wenn er zwar assistirt, aber doch

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		seine Regresspflicht bestreitet. Der Wiederbeginn der durch die Litisdenunziation unterbrochenen Regressverjährung verzögert sich daher nicht bis zur Beendigung des Hauptprozesses (cfr. jedoch B. 16 S. 36[1]).
28|11. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 12. S. 135.	Die Verjährung beginnt bei Beschädigung oder Verminderung mit dem Tage der Ablieferung, gleichviel ob der Schaden auf dem Transporte oder erst am Bestimmungsorte, ob durch Versehen der Bahnbeamten oder ohne solches eingetreten ist. Nur bei Fällen des Betrugs oder der Veruntreuung ist die kurze Verjährung ausgeschlossen. Wenn nun auch der Frachtführer nach Art. 400. selbst für Betrug seiner Leute verantwortlich ist, so genügt doch nicht die blosse Möglichkeit eines solchen Delikts seiner Leute zum Ausschlusse der kurzen Verjährung. Ihr grobes Verschulden ist nicht identisch mit Untreue. — Nach französ. und badischen Recht wird die Verjährung erst durch die Zustellung der Klage unterbrochen.
22|5. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G 13. S. 414.	Im Art. 408. Abs. 1. ist nur eine nach beendigtem Transporte erfolgte Zahlung der Fracht gemeint. Daher findet das Präjudiz auf Frankosendungen keine Anwendung.
15|9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 28.	Die in öffentlicher Versteigerung bewirkte Veräusserung des Guts durch den Frachtführer ist gänzlicher Verlust. Denn die Ablieferung an den Destinatär ist dadurch unmöglich, gleichviel ob der Frachtführer freiwillig und ob er berechtigter- oder unberechtigterweise sich in diese Lage gebracht hat. Sogar die Veruntreuung begründet einen wahren Verlustfall, nur dass dieser der kurzen Verjährung nicht unterliegt. — Die Verjährung beginnt mit dem Tage, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen. Ihr Ablauf kann gehemmt werden durch Aus- und Einfuhrverbote wie sonstige Ablieferungshindernisse. Die Reklamation unterbricht die Verjährung nicht. — Eine reglementswidrige Veräusserung ist an sich weder Betrug, noch Untreue, denn nicht jede, wenngleich grobe Vertragsverletzung ist Betrug oder Untreue. — Jeder Anspruch aus der Verletzung des Frachtvertrages (z. B. wegen schuldbar veranlassten Rücktransports) bleibt Anspruch aus dem Frachtvertrage. Wenn also auch dahingestellt bleibt, ob einem solchen Anspruche die Verjährung aus Art. 408. Abs. 3. entgegensteht, so ist doch sicher, dass er nach dem Präjudize des Art. 408. Abs. 1. durch Annahme und Zahlung erlischt. Denn unter „jedem" Anspruche ist unbedenklich jeder aus dem Frachtvertrage oder dessen Verletzung hergeleitete Anspruch zu verstehen.
25|9. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 14. S. 295.	Aus Art. 408 Abs. 1. ergiebt sich, dass die Zahlung der Fracht allein die Haftung des Frachtführers und seine Pflicht zur Ablieferung nicht beseitigt.
6|11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 141.	Verschiedene Pack Stückgüter bilden, wenn auch auf einen Frachtbrief zusammengestellt, keine Einheit, sondern jedes Kolli ist ein selbstständiges Ganzes und der Frachtbrief nur die äussere Zusammenfassung verschiedener Frachtscheine. Daher ist in solchem Falle der Verlust eines Kollo nicht theilweiser Verlust, sondern Totalverlust, auf welchen das Präjudiz des Art. 408. Abs. 1. nicht Anwendung findet, da die Annahme eines gänzlich verlorenen Gutes nicht erfolgen kann. Die Zahlung der ganzen Fracht und Annahme der übrigen Stückgüter schliesst also den Anspruch auf Nachlieferung des verlorenen nicht aus. Die Zahlung ist entweder in Erwartung des Empfangs, also wissentlich im Voraus, oder in dem Irrthume empfangen zu haben, erfolgt. Beide Fälle schliessen aber die Annahme der Genehmigung des Nichtempfangs aus.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
9|4. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 17. S. 78.	Für beschädigtes Gut beginnt die Verjährung nicht, so lange nicht die Ablieferung erfolgt ist. Es kann dafür nicht, wie bei verlorenem Gute, der Tag, an welchem die Ablieferung hätte erfolgen müssen, als Anfangstermin eintreten
16|4. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 16. S. 361.	Nach gemeinem Rechte wird der Lauf der Verjährung durch Hindernisse, welche der Anstellung der Klage entgegenstehen, gehemmt und durch Klageanstellung so lange unterbrochen, als die dadurch bewiesene Diligenz in der Rechtsverfolgung dauert. Daher wird auch durch Litisdenunziation die Verjährung des Regressanspruches gegen den Litisdenunziaten bis zur Beendigung des Hauptprozesses unterbrochen, weil erst durch diesen Existenz und Umfang des Regresses entschieden wird.

XIV.

D.H.G.B. Art. 409—412. Betr. Reglem. §. 53. Al. 1.

Pfandrecht des Frachtführers.

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
12|12. 1865. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1866. S. 324. B. 10. S. 279.	Die arrestirte Nachnahme braucht dem Versender nicht eher ausgezahlt zu werden, als bis über den Arrestanspruch entschieden ist.
27|2. 1866. Pr. Ob. Trib.	Str. 62. S. 171. B. 11. S. 307.	Hat der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger das Frachtgut weiterverkauft und der Frachtführer dasselbe an diesen Käufer abgeliefert, ohne dabei wegen Zahlung der Fracht und Auslagen sein ihm gesetzlich an der Ladung zustehendes Pfandrecht geltend zu machen, so schliesst dies den Anspruch des Frachtführers an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger nicht aus.
24|5. 1866. Pr. Ob. Trib.	Str. 62. S. 352. B. 11. S. 290. Centr. Org. 4. S. 264.	Ist Frachtbrief und Gut dem Adressaten vorbehaltsfrei und ohne jede Dispositionsbeschränkung ausgeantwortet, so ist dadurch sowohl für den letzten Spediteur (und Frachtführer) als dessen Vormänner die Detention — die Gewahrsam am Gute — und damit die nächste und erste Voraussetzung des Pfandrechts wegen der Fracht, Auslagen etc. und dessen Ausübung verloren (im Falle des Art. 409. jedoch erst nach 3 Tagen).
28|1. 1868. Pr. Ob. Trib.	Str. 71. S. 44 B. 18. S. 10. G. 19. S. 580.	Die Art. 409. 412. statuiren kein persönliches Recht gegen den Empfänger des Frachtgutes, ausser nach Maassgabe des Frachtbriefs.
17|3. 1869. Oester. Oberst. Ger.	Oester. Ger. Zeit. 1869. S. 187. G. 17. S. 193.	Das gesetzliche Pfandrecht für Handels- (Fracht) Forderungen ist dem kaufmännischen, vertragsmässigen gleich zu achten.
12|12. 1869. Oester. Oberst. Ger.	Gerichtshalle 1870 S. 22.	Das dem Spediteur bezw. Frachtführer eingeräumte Pfandrecht steht denselben nicht wegen aller aus laufender Rechnung im Speditions- bezw. Frachtgeschäft entspringenden, sondern nur um jener Forderungen willen zu, welche mit dem bezüglichen Frachtgute selbst verbunden sind.
26|4. 1870. Pr. Ob. Trib.	Entsch. O. T. 63. S. 312. B. 20. S. 270. G. 19. S. 581.	Der Anspruch, welcher dem Frachtführer gegen den Absender wegen eines denselben treffenden Verschuldens zusteht, geht dadurch verloren, dass der Frachtführer das Gut nur gegen Zahlung der Fracht und ohne jenen Anspruch gegenüber dem Empfänger geltend zu machen, abliefert.
12|5. 1870. Pr. Ob. Trib.	Str. 78. S. 237. B. 23. S. 390. G. 19. S. 560. Seuffert, Arch. 26. Nr. 295.	Der Spediteur resp. Frachtführer kann Ansprüche aus dem Speditions- resp. Frachtgeschäfte gegen die Vormänner und den Absender solange nicht erheben, als er nicht sein Pfandrecht am Gute durch Verkauf ausgeübt hat. Er hat nicht die Wahl zwischen Verkauf und Regress, sondern ersterer muss letzterem

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
		vorangehen. Nur wegen der aus dem Pfanderlös des Guts nicht gedeckten Forderung an Fracht, Auslagen etc. steht ihm der Rückgriff an seine Vormänner zu.
9|9. 1871. R.O.H.G.	G.19. S.594. Seuffert, Arch. 26. Nr. 296.	Der Frachtführer ist dem Absender ersatzpflichtig, wenn er das Gut ohne Erhebung der auf dem Frachtbriefe notirten Nachnahme ausliefert, weil er dem Einkassirungsauftrage nicht genügt hat. Der Schaden besteht in dem Verluste des Pfandrechts, mithin in dem Werthe des Guts bis zur Höhe der Nachnahme. (Cfr. jedoch Entsch. 15. S. 200.)
3|1. 1873. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 317.	Art. 409. gestattet dem Frachtführer erst nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte und nur kraft richterlicher Verordnung den Verkauf des Guts insoweit als es zur Bezahlung der Fracht und der sonstigen Forderungen des Frachtführers erforderlich ist.
28|11. 1874. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 15. S. 200.	Nach Art. 409. hat der Frachtführer nur wegen seiner Forderungen aus dem Frachtvertrage, namentlich wegen des Frachtgeldes und der Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgute. Eine Nachnahme, deren Einziehung die Bahn dem Absender zwar versprochen, die sie ihm aber noch nicht bezahlt hat, ist nicht als eine das Pfandrecht begründende Auslage anzusehen.
12|19. 1875. Pr. Ob. Trib.	Entsch. O.T. 76. S. 62.	Der Frachtführer, welcher das Gut ohne Einziehung der Frachtbrief-Nachnahme versehentlich abliefert, kann diese vom Empfänger mit der persönlichen Klage fordern, auch wenn die Nachnahme keine Auslagen oder Vorschüsse betrifft. Denn Art. 412. letzt. Satz bezieht sich nicht allein auf diese.
14|12. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 19. S. 93.	Begriff des „Liegegeldes." Das im Frachtvertrage bestimmte Liegegeld darf nicht als Konventionalstrafe für Annahmeverzug des Empfängers angesehen werden.
5|1. 1876. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 19. S. 282.	Begriff des Liegegeldes und der Löschbereitschaft. Solidarische Haftung mehrerer Empfänger für das Liegegeld.
5|9. 1876. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 20. S. 409.	Der Empfänger haftet für die durch seinen Verzug bei der Annahme entstandenen Liegegelder dem Frachtführer auch dann, wenn der Frachtbrief oder Ladeschein eine Bestimmung über Liegegelder nicht enthält.
22|9. 1876. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 20. S. 416.	Die kontraktmässig oder ortsüblich auflaufende Tage bestimmte Löschzeit kommt nur ihrer Ausdehnung nach in Betracht. Dass auch an Sonn- und Feiertagen Arbeit gestattet oder geleistet werden müsste, folgt daraus nicht.

XV.

D.H.G.B. Art. 413—419. — Betr. Reglem. § 50. Nr. 5.

Ladescheine [1]).

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
26|4. 1864. Pr. Ob. Trib.	B.12. S.357. Seuffert, Arch. 20. S. 270.	Wenn ein Ladeschein in zwei Exemplaren derart ausgestellt ist, dass beide für einen gelten sollen, so haftet der Frachtführer nur demjenigen, der sich im Besitze beider Exemplare des Ladescheines befindet.
7|5. 1865 Pr. Ob. Trib.	B. 9. S 270.	Der Frachtführer ist gemäss Art. 413. zur Erfüllung nach Inhalt des Ladescheines, insbesondere zur Aushändigung des Guts in der in Empfang genommenen Menge und Beschaffenheit verpflichtet. Dagegen hat er für die Probemässigkeit der Waare nicht aufzukommen und ist zum Beweise darüber zuzulassen, dass die abgelieferte Waare der erhaltenen entspricht.

[1]) Ueber den Begriff der „Aushändigung des Guts" vgl. die Erkenntnisse zu Art. 395. (V.) und Art. 403. (X.)

Datum u. Gericht.	Publizirt.	Rechtsgrundsätze.
10|10. 1865. Pr. Ob. Trib.	Entsch. O. T. 55. S. 152. B. 9. S. 267. v. Rönne, Erg. II. S. 513. 514.	Aus Art. 415. lässt sich nicht folgern, dass sich der Empfänger dem Frachtführer gegenüber auf Verabredungen nicht berufen dürfe, welche zwischen dem Letztern und dem Absender getroffen, aber in den Ladeschein nicht aufgenommen sind. Im Gegentheil folgt gerade daraus, dass derartige Verabredungen dem Empfänger gegenüber keine Gültigkeit haben sollen, ihre rechtliche Wirksamkeit gegen den Frachtführer. Diese Unterscheidung liegt in der Natur des kaufmännischen Verkehrs.
28|11. 1865. Pr. Ob. Trib.	Str. 60. S. 282.	Nicht aus dem Besitze des Ladescheines für sich allein, vielmehr nur in Verbindung mit der Annahme der darin verzeichneten Ladung ist für den Schiffer dem Dritten gegenüber das Recht herzuleiten, ihn wegen verweigerter, bezw. verzögerter An- und Abnahme der Ladung auf Entschädigung durch Zahlung von Liegegeldern zu belangen. Der Besitzer des Ladescheines hat die Befugniss, nicht aber die unbedingte Verpflichtung zur Annahme des Guts.
19|9. 1867. Pr. Ob. Trib.	Str. 68. S. 174.	Neben dem Ladescheine sind auch die gesetzlichen Vorschriften über den vom Frachtführer zu leistenden Schadenersatz in Betracht zu ziehen, und ist der Frachtführer, ungeachtet eines in dem Ladeschein enthaltenen Bekenntnisses über den unversehrten Empfang des Frachtguts, zu einem Gegenbeweise über dessen Mangelhaftigkeit zu verstatten.
21|1. 1873. R.O.G.H.	Entsch. R.O.H.G. 8. S. 410.	Nach Art. 415. Abs. 1. haben sogar diejenigen in den Ladeschein nicht aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages dem Empfänger gegenüber rechtliche Wirkung, auf welche im Ladeschein nur ausdrücklich Bezug genommen ist; um so sicherer also diejenigen Vereinbarungen zwischen Absender und Frachtführer, welche vollständig in den Ladeschein aufgenommen sind. Hiernach bildet die im Ladeschein enthaltene Verweisung des Frachtführers auf Proben einen integrirenden Theil des Ladescheins. Ist die Waare zwar im Ladescheine als gut bezeichnet, ergiebt sich aber aus den Proben die Qualität der Waare geringer, als die mit Worten beschriebene, so kommt dies dem Frachtführer zu Gute. Denn durch die Probe wird die Wortbeschreibung der Waare ergänzt bezw. modificirt.
14|4. 1875. R.O.H.G.	Entsch. R.O.H.G. 17. S. 96.	Im Abs. 1. Art. 414. sind, wie insbesondere auch aus dem Gegensatze zur Fassung des Abs. 2. hervorgeht, nicht die nothwendigen, sondern nur die üblichen Bestandtheile des Ladescheins, deren Aufnahme in die Urkunde der Absender verlangen kann, aufgezählt. Daher macht z. B. die Nichtangabe des Wohnorts des Frachtführers (Art. 414. Nr. 2.) den Ladeschein keineswegs rechtsungültig. — Nach Art. 415. ist der Ladeschein ausschliesslich entscheidend für das Rechtsverhältniss zwischen Empfänger und Frachtführer, und zwar nicht nur betreffs der Ausführung des Transports, der Höhe der Fracht etc., sondern auch betreffs der Frage, wer als Frachtführer anzusehen und folglich berechtigt sei, die Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegenüber dem Empfänger (in eigenem Namen) geltend zu machen. — Im konkreten Falle kommt es somit darauf an, die Frage, ob der Schiffer, welcher Mitglied eines Befrachtungsvereins ist, den Ladeschein in eigenem Namen oder im Namen des Vereins ausgestellt hat, nach dem Statute desselben zu entscheiden.

I.

Materialien

betreffend den Entwurf einer internationalen Vereinbarung über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

a.

Petition

an die Bundesversammlung in Bern.

Der Bundesrath hat den Herrn Professor Fick in Zürich beauftragt, einen Gesetzesvorschlag über das Eisenbahn- und Transportwesen vorzubereiten. Mit Bezug auf diesen Gegenstand beehren sich die Unterzeichneten, folgende Petition an Sie zu richten.

Das Netz der schweizerischen Bahnen ist dazu angethan, in Bezug auf den internationalen Verkehr eine grosse Entwicklung zu gewinnen.

Das grösste Hinderniss für den internationalen Transit besteht heutzutage in der Verschiedenartigkeit der Reglemente und Gesetze, welche den Transport durch die Eisenbahn beschlagen.

Die Waare, in ihrem Lauf von Frankfurt nach Marseille, durchmisst zum mindesten das Gebiet von vier verschiedenen Gesetzgebungen und Reglementen.

Der Absender, der Empfänger und der Zwischenspediteur sind ausser Stande, diese Verschiedenheiten unter sich zu vereinigen, und sind Reklamationen ausgesetzt ohne Hoffnung, sich ihrerseits wieder zu decken.

Das Gesetzesprojekt, wie es den eidg. Räthen vorgelegt werden wird, mag wohl einen Fortschritt bilden: die schweiz. Bahnen werden einer einheitlichen Gesetzgebung unterstellt sein und der Lokalverkehr wird daraus grosse Vortheile schöpfen.

Allein vom Gesichtspunkte des internationalen Transits wird eben doch nur die neue schweizer. Gesetzgebung ein neues Glied zu den schon sehr zahlreichen Reglementen hinzufügen, welche diesen Gegenstand regieren.

Der schweizer. Gesetzgeber, er mag einen Standpunkt einnehmen wie er will, kann kein Gesetz finden, welches mit dem der Nachbarländer ganz im Einklang steht.

Denn die Transportgesetze des Deutschen Reiches sind ja mit denen, welche für die französischen Bahnen gelten, im vollsten Widerspruch.

Die Schweiz kann eines oder das andere dieser Systeme annehmen, und sie wird sich eben dadurch mit dem andern in Widerspruch setzen; sie kann auch ein Mittelsystem versuchen, wird aber damit nach beiden Seiten hin eine Abweichung schaffen.

Unter diesen Umständen halten die Unterzeichneten dafür, es sei nützlich und passend, wenn vor der Berathung des Vorschlags des Bundesrathes das Zusammentreten einer internationalen Konferenz stattfinden würde, um — wo möglich — wenigstens gewisse Theile der Gesetzgebung in Sachen des internationalen Eisenbahntransportwesens zu regeln.

Der Augenblick ist besonders günstig.

Frankreich erkennt täglich mehr, dass der Code von 1810 wirklich unanwendbar auf die Eisenbahnen ist. Der Kampf zwischen der Rechtsprechung der Handelsgerichte und jener des Kassationshofes, welch letzterer sich an die Handhabung einer veralteten Gesetzgebung gegenüber den Bahnen für gebunden erachtet, dauert beständig fort. — Daraus erwachsen stete Conflicte und eine schwankende Jurisprudenz, welche dem Handel im Allgemeinen die schwersten Nachtheile bringt.

In Deutschland erheben sich die Kaufleute gegen Reglemente und Vorschriften, welche zu Gunsten von Staatsbahnen aufgestellt wurden. Mit Vergnügen würden sie eine Reform aufnehmen, welche, in billig abgewogener Weise, die Verantwortlichkeit der Bahnen bemisst.

In Belgien haben die Vereine von Kaufleuten sich bereits an die gesetzgebende Behörde gewendet und in Petitionen, welche Tausende von Unterschriften tragen, eine schleunige Reform begehrt.

Die Eisenbahngesellschaften ihrerseits wären sehr geneigt, eine einheitliche Gesetzgebung anzunehmen, denn auch ihnen bringt der dermalige Zustand schwere Nachtheile. Von dem Tage an, wo der Handel die Gewissheit hat, dass seine Rechte auf unsern internationalen Linien durch eine einzige Gesetzgebung garantirt sind, wird er nicht mehr durch die Furcht vor Prozessen und Schwierigkeiten aller Art sich abhalten lassen, er wird vielmehr diese Verkehrslinien denjenigen anderer Länder vorziehen, welche an der durch uns hiermit angeregten Vereinbarung nicht Theil genommen haben.

Die Bahnverwaltungen, welche diese Vereinbarung treffen wird, können sich mithin nur Glück wünschen zu einer Sachlage, von welcher sie in erster Linie Nutzen ziehen, und welche beträchtlich die Verluste aller Art vermindern wird, die sie heute noch erleiden.

Die Gerichte sind oft überladen mit Prozessen, welche zwischen den verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu erledigen sind; Prozesse, welche herrühren von der Verschiedenartigkeit der Reglemente zwischen Nachbarländern.

Die Zwischenspediteure werden persönlich in's Recht gezogen und für Beschädigungen oder Verspätungen haftbar erklärt, welche nicht ihnen zur Last fallen, an denen sie durchaus nicht Schuld tragen, während sie jeden Rückgriffs gegen den vorgehenden Transportunternehmer verlustig gehen, der sich auf Reglemente stützt, welche ihn von jeder Verantwortlichkeit befreien.

Um diesem Uebel abzuhelfen, und eine schleunige Reform zu erzielen, ist es durchaus nicht erforderlich, den benachbarten Staaten eine einheitliche umfassende Gesetzgebung aufzuerlegen; es genügt, durch eine internationale Vereinbarung gewisse Prinzipienfragen bezüglich des internationalen Transports zu regeln.

Diese Convention würde somit festsetzen:

1. Den Gerichtsstand für Reklamationen wegen Havarie und Verspätung.
2. Gewisse einheitliche Formalitäten für Konstatirung innerlicher wie äusserlicher Beschädigungen.
3. Die Annahme des allgemeinen Satzes, dass der letzte Frachtführer für die Fehler der vorangehenden Frachtführer haftet, unter Vorbehalt seines Rückgriffs auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren.
4. Die Grenzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischenspediteure.

Die hohen Bundesbehörden allein sind geeignet, eine solche internationale Konferenz durch Vermittlung der schweiz. Vertreter im Ausland anzubahnen.

Höchst wahrscheinlich würden, unter gegenwärtigen Verhältnissen, bezügliche Eröffnungen von den Regierungen der benachbarten Staaten wohl aufgenommen werden.

Aus diesen Gründen hoffen die Unterzeichneten, es möge ihre Petition durch die eidgen. Räthe unterstützt werden, und es mögen die Vertreter unseres Volkes, die ganze Wichtigkeit der Frage erkennend, dem Bundesrath die Eröffnung von Unterhandlungen mit den Nachbarstaaten anempfehlen, zu dem Behufe, um das Zusammentreten einer Konferenz anzubahnen, welche in einheitlicher Weise gewisse Theile der Gesetzgebung in Sachen des Eisenbahntransportwesens zu regeln hätte.

Genf und Basel, Juni 1874.

G. de Seigneux,
Advokat und Mitglied des Grossen Rathes von Genf.

Dr. H. Christ,
Advokat in Basel.

b.

Denkschrift

über die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

(Von G. de Seigneux und Dr. H. Christ.)

I. Theil.

Der gegenwärtige Rechtszustand.

I. Die Bedürfnissfrage.

Was vorerst die Frage von der Nützlichkeit und Nothwendigkeit solcher Vereinbarungen auf dem Gebiet des Eisenbahntransportrechts anbelangt, so ist heute eine eingehende Begründung derselben nicht mehr erforderlich. Es kann als allseitig zugegeben und unbestritten vorausgesetzt werden, dass eine solche Vereinbarung nicht nur sehr erspriesslich, sondern ein unabweisliches Bedürfniss ist. Wir beginnen mit einer Ueberschau des Rechtszustandes in Eisenbahnsachen, wie er dermalen in den bedeutendsten Staaten des Continents herrscht:

1. In **Deutschland** hat das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch eine besondere, von der des gewöhnlichen Frachtführers eximirte Stellung der Eisenbahnen mit Bezug auf ihre Rechte und Verpflichtungen anerkannt, indem zu dem das Frachtgeschäft behandelnden Titel V ein eigener Abschnitt II: von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere (Art. 422—431) beigefügt ist. Darin wird namentlich

a. eine Verpflichtung der Bahnen zur Uebernahme des Transports statuirt, welche nur in den Fällen abgelehnt werden darf, wo die regelmässigen Transportmittel der Bahn nicht genügen und wo der Absender selbst dem Transport Hindernisse in den Weg legt.

b. Es wird den Bahnen die Befugniss, in ihren Reglementen die Haftpflicht des gewöhnlichen Transportführers überhaupt zu beschränken, nur für sechs bestimmte Fälle eingeräumt: Fälle, in denen entweder die Waare vom Absender in einem der Beschädigung besonders ausgesetzten Zustande (in offenem Wagen, mit ungenügender Verpackung) aufgegeben wird, oder wo die Waare an sich dem Verderb besonders leicht unterworfen ist, also Waaren, die dem Rost, der Leckage etc. ihrer Natur nach ausgesetzt sind; ebenso lebende Thiere, oder wo der Absender die Bahn der Controle, der Verladung und der Behandlung auf dem Transport enthoben und sie auf sich genommen hat (selbstverladene und begleitete Waaren). — In diesen Fällen gilt die Rechtsvermuthung zu Gunsten der Bahn, dass eingetretener Schaden auch wirklich aus einer dieser Ursachen entstanden ist, wenn er überhaupt daraus entstehen konnte.

Die Fixirung eines Normalsatzes an Maass oder Gewicht, für den die Bahn nicht haftet, ist bei Waaren gestattet, die ihrer Natur nach regelmässig einen solchen Verlust erleiden. Es wird die Fixirung eines Normalsatzes an Geld für den Fall von Verlust und von Verspätung der Waare, an Stelle des wirklich ausgemittelten Schadenbetrages, zugelassen, falls nicht im Frachtbrief der Werth des Gutes oder ein besonderes Interesse an rechtzeitiger Lieferfrist declarirt ist, in welchem Fall dieser Betrag zu vergüten ist.

Die Bahn kann ferner nicht nur, wie jeder Frachtführer, nach erfolgter Empfangnahme des Gutes und Zahlung der Fracht jeden Anspruch des Adressaten ablehnen, sondern sie kann selbst bei Schaden, der bei der Ablieferung nicht erkennbar war, eine peremtorische Frist für Erhebung der Reclamationen reglementarisch ansetzen.

Endlich wird bestimmt, dass bei einem über mehrere Bahnen sich erstreckenden Transport nur die erste und die letzte Bahn belangbar sind, nicht aber die zwischenliegenden, es sei denn, dass ihnen nachgewiesen wird, der Schaden habe sich auf ihrem Netze ereignet.

Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen haben die deutschen Bahnen seither ihre Reglements gestaltet.

2. **Oesterreich-Ungarn** hat durch Reception des deutschen Reglements von 1874, wie früher schon des deutschen Handelsgesetzes, sich an Deutschland vollständig angeschlossen.

3. In **Frankreich** existirt für die Bahnen ein besonderes Recht nicht: sie sind ausnahmslos dem droit commun unterworfen, wie es der Code (code civil vom Jahre 1803, Art. 1382 ff., code de commerce vom Jahre 1807, Art. 96 bis 108) für jeden Frachtfuhrmann vorschreibt. Bis in die neueste Zeit war es den Bahnen nicht gestattet, auf dem Weg von Tarifen, Reglements oder Frachtbriefclauseln ihre Haftbarkeit irgendwie zu beschränken. „Jede Thatsache, die einem Andern Schaden bringt, verpflichtet Denjenigen zum Ersatz, durch dessen Schuld sie eingetreten ist." Dieser Satz herrschte ausnahmslos gegenüber den Eisenbahnen und zwar im weitesten Umfang, indem nicht blos der Verlust an sich, sondern auch der entgangene Gewinn dem Kläger zugesprochen wird. Damit ist das ganze System der Normalsätze, der Versicherung declarirter Werthe, der verminderten Haftpflicht bei besondern Transportarten und ermässigtem Frachtsatz ausgeschlossen, und die Handels- und Appellationsgerichte sind über diese Clauseln hinweggeschritten, als wären sie nicht vorhanden; sie bedienten sich für diese Entscheidung des Motivs, dass die Eisenbahn ein, jede Concurrenz ausschliessendes Monopol besitze.

Erst in neuerer Zeit hat endlich der französische Cassationshof begonnen, solche Specialtarife mit verminderter Haftbarkeit anzuerkennen, falls der Kläger nicht im Stande war, eine Schuld der Bahn nachzuweisen, und zwar desshalb, weil es dem Absender frei stehe, sich nach Belieben dieses Special-, oder des, volle Haftbarkeit gewährenden gewöhnlichen Tarifs zu bedienen; sobald es aber dem Kläger gelang, irgend einen Fehler der Bahn nachzuweisen, betrachtet auch der Cassationshof jene Clauseln der Tarife als blosse „stylistische Beigaben," denen keine Wirkung beizumessen sei. (Arrêts v. 15. März 1869 und 2. Juni 1874.)

In Betreff der Ablieferung und der Frist zu Reclamationen gilt der Art. 105 des Code Co., welcher jede Klage gegen den Frachtführer nach Empfangnahme der Waare und Zahlung der Fracht ausschliesst. Die Handels- und Appellationsgerichte Frankreichs haben nun in zahlreichen Urtheilen im Sinn der deutschen Rechtsanschauung erkannt, dass diese Bestimmung bei avaries non apparentes nicht anwendbar sei. Allein der Cassationshof hat in mehrern Sprüchen (Arrêts vom 16. Juli 1873, 17. November 1873, 19. April 1874) diese Urtheile, weil im Widerspruch mit dem Art. 105 stehend, cassirt und schützt also die Bahnen unbedingt vor der Klage, sobald der Adressat die Waare empfangen und die Fracht bezahlt hat, obschon er in den meisten Fällen weder Zeit noch Gelegenheit hat, vorher die Waare vollständig zu prüfen. Mithin liegt hier ein Punkt vor, in welchem das deutsche Recht den Bahnen weniger günstig ist als das französische.

4. **Italien** steht, was seine Gesetzgebung betrifft, vollständig auf dem Standpunkt Frankreichs, indem seine Codification in der einschlagenden Materie bekanntlich eine nahezu wörtliche Uebersetzung der Artikel des Code Napoléon darstellt.

Jedoch haben die ital. Bahnen in weiterem Umfang, als dies in Frankreich möglich war, durch reglementarische Bestimmungen ihre Haftbarkeit modificirt und sich in dieser Beziehung dem deutschen System mehr genähert, und es kommt auf die jeweilige Haltung der Gerichte an, in wieweit dieses Streben der Bahnen zu Recht besteht oder nicht.

5. Die **Schweiz** bietet auch in Bezug auf ihr Eisenbahnrecht das bunte Bild, das bis jetzt noch ihre Rechtszustände im Allgemeinen kennzeichnet.

Inzwischen geändert durch das Schweizer Bundesgesetz, betr. den Transport auf Eisenbahnen. Vom 20. März 1875. Nirgends*) sind spezielle auf den Bahnverkehr im Gegensatz zum allgemeinen Frachtverkehr aufgestellte gesetzliche Bestimmungen vorhanden. In den deutschen Cantonen waltet der Anschluss an die deutsche Rechtsanschauung vor; die Gerichte lehnen sich häufig an das deutsche Gesetz an und lassen die Vertragsnatur der Reglements gelten; in den französischen Cantonen herrscht gemäss ihren, an den französischen Code sich anschliessenden Codificationen das französische System ausschliesslich, und die Theorie vom „Monopol" der Bahnen schliesst die Anerkennung der Reglements als bindender Verträge und deren Anwendung gegenüber dem Absender oder dem Empfänger aus.

6. **Vergleichen** wir die in den verschiedenen maassgebenden Ländern herrschenden Systeme, so reduciren sie sich im wesentlichen auf das deutsche und das französische. Beide ruhen auf dem Satz, dass die Bahn kraft des ihr gewährten Monopols eine nur in Fällen von Unmöglichkeit cessirende Pflicht zum Transport und die Verantwortlichkeit für den Schaden habe, von dem sie nicht beweisen kann, dass er ohne ihre Schuld, also durch höhere Gewalt eintrat. Dagegen herrscht in Bemessung des Schadens ein principieller Unterschied: das französische Recht lässt neben dem Werthersatz der Waare auch Forderungen für indirecten Schaden und entgangenen Gewinn zu, während das deutsche die Ersatzpflicht auf den gemeinen (Handels-) Werth der Waare beschränkt, falls nicht eine bösliche Handlungsweise des Frachtführers nachgewiesen wird. Nach deutschem System steht es ferner der Bahn frei, innerhalb gewisser gesetzlich bestimmter Grenzen durch Reglement ihre Haftpflicht zu beschränken, und es gilt der auf Grund dieses Reglements gefertigte Frachtbrief als Grundlage und Bestandtheil dieses Vertrages; nach französischem System ist dies der Bahn nicht gestattet; immerhin zeigt die Rechtsprechung des höchsten Gerichts einen Versuch der Annäherung an das deutsche System in der Frage der tarifs spéciaux.

7. **Uebelstände des Status quo.** Bekanntlich strebt die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse nach einer immer grössern Ausdehnung, nach einer umfassenden Universalität des sog. „directen Dienstes," also des Transports der Waaren ohne Umlad, in ungebrochenem Verkehr, auf Grund desselben Frachtbriefs, ohne Dazwischentreten von Spediteuren oder Bahnagenturen über möglichst weite, eine möglichst grosse Zahl von Eisenbahnlinien umfassende Strecken hin. In diesem Falle kommt die Waare gewöhnlich im Gebiet einer ganz andern Gesetzgebung zur Ablieferung, als dem, in welchem der Frachtvertrag abgeschlossen ist und es frägt sich sofort, ob das Gesetz und das Reglement, unter dem der Frachtbrief vereinbart ist, oder jenes, unter welchem der Vertrag erfüllt werden sollte, der Beurtheilung einer Reclamation zu Grunde gelegt werden muss; es frägt sich, ob die Klage durch den Empfänger gegen die abliefernde Bahn, oder nicht vielmehr durch den Absender, der doch die eigentliche Contractpartei ist, gegen die mit ihm contrahirende Aufgabebahn zu richten ist; es frägt sich, ob die belangte abliefernde Bahn sich auf das Reglement der Aufgabebahn berufen und behaupten kann, dass sie nicht strenger als die ursprüngliche Transportübernehmerin haften könne, oder ob sie, selbst wenn der Schaden nicht auf ihrer, sondern einer frühern Linie eingetreten ist, doch nach den Regeln, die für sie an ihrem Domicil gelten, haften soll; es frägt sich endlich, ob eine zur Zahlung eines Ersatzes verfällte Bahn Regress nehmen kann gegen ihre Vorbahn für Schaden, der diesen Vorbahnen zur Last fällt, und zwar nur insoweit, als das Reglement jeder dieser Vorbahnen dies zulässt, oder nach dem vollen Inhalt des verfällenden Urtheils. Diese und eine Menge anderer Fragen stellen sich sofort, wenn — wie dies heute noch der Fall ist — einerseits die Bahnen in directem Verkehr nach dem Auslande spediren, anderseits jeder Staat eigenthümliche Gesetze handhabt.

---

*) Ausser etwa § 1669 des Zürcher, § 1596 des Schaffhauser Gesetzes betr. Werthdeclaration.

Mithin liegt die Nothwendigkeit einer Vereinbarung, kraft welcher die verschiedenen Staaten einheitliche Grundsätze für diese Rechtsmaterie aufstellen, auf der Hand.

II. Die Opportunitätsfrage.

Wir fragen nun weiter:

Ist in gegenwärtiger Zeit der Boden ein vorbereiteter für die Arbeit einer solchen Vereinbarung?

Strebt die öffentliche Stimmung, und präciser: die Ansicht der maassgebenden Kreise, der gesetzgebenden Behörden dermalen einer solchen Einigung zu?

Wir weisen hin auf die gerade in unsern Tagen in den meisten Ländern an Hand genommenen legislatorischen Arbeiten, um diese Frage zu bejahen. Fast überall wird gegenwärtig das Eisenbahnrecht einer Revision unterworfen: in der Schweiz, in Deutschland, in Italien liegen Gesetzesentwürfe in Berathung, welche mehr oder weniger entschieden Einem bestimmten Ziele zustreben. Dieses Ziel ist, kurz ausgedrückt, das der möglichsten Annäherung der Eisenbahngesetzgebung an das allgemeine, für den Frachtführer schlechthin geltende Recht, also der möglichsten Beseitigung der den Bahnen bisher gewährten Sonderstellung.

Wir constatiren die Thatsache und lassen unerörtert, ob dieser Zug ein berechtigter ist oder nicht: es ist dies eine sehr discutirbare Frage, und wir verweisen den, der sich über diese Controverse näher belehren will, einerseits auf das Werk von Dr. H. Fick: die schweiz. Rechtseinheitsbestrebungen, insbesondere auf dem Gebiet des Eisenbahnrechts, Erlangen 1874, welches den Standpunkt der Handelsinteressen gegenüber den Ansprüchen der Bahnen verficht, anderseits auf die Bemerkungen der Conferenz der schweiz. Eisenbahn-Verwaltungen zu dem bundesräthlichen Gesetzesentwurf betr. den Eisenbahnfrachtverkehr, Bern, Druck von Alex. Fischer, 17. August 1874, welche den Standpunkt der Bahninteressen gegenüber den Ansprüchen der Handelsleute vertheidigen.

Um zu erfahren, welche Punkte dieser Materie die wichtigsten und brennendsten sind, welche Punkte mithin sich für die Behandlung durch eine internationale Conferenz besonders eignen, ist es erforderlich, diese Gesetzesentwürfe genauer zu prüfen.

1. Der deutsche Entwurf.

Der Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes, aufgestellt im Deutschen Reichseisenbahnamt, publicirt am 1. März 1874, unterstellt vor Allem die Bahnen einer Centralbehörde (Reichseisenbahnamt), welche nicht nur die Oberaufsicht, sondern die directe Oberleitung der einzelnen Bahnen ausübt, die hinfort ihre Selbstständigkeit im Interesse einheitlichen Zusammenwirkens völlig daran geben sollen.

a. Verpflichtung der Bahn zum Transport. Diese Verpflichtung ist eine absolute (Art. 29); sie fällt nur dann weg, wenn aussergewöhnliche Ereignisse sie unmöglich machen, die regelmässigen Transportmittel nicht ausreichen oder wo der Absender sich der Bahnordnung nicht unterwirft, sei es in der Verpackungsweise des Gutes oder irgend sonst Die Pflicht zum Transport existirt innerhalb dieser natürlichen Schranken auch da, wo die Beförderung nicht nur auf der eigenen Strecke, sondern auch nach irgend einer Bahnstation des deutschen Reiches und nach einer ausserdeutschen Station verlangt wird, in letzterm Fall doch nur, insoweit mit den betreffenden fremden Bahnen die nöthigen Vereinbarungen getroffen sind.

Was diese Vereinbarungen anbelangt, so ist nach Art. 19 jede Bahn verpflichtet, jederzeit auf Verlangen der Aufsichtsbehörde innerhalb so gut als ausserhalb des deutschen Reichs directe Verkehre (directen Dienst) mit andern Linien anzuknüpfen, und das Reichseisenbahnamt fixirt, falls die betreffenden

Bahnen sich nicht einigen, die Tarife, die Bedingungen, den Betrieb, die Beziehungen der einzelnen Bahnen: Alles in Allem.

Immerhin ist die Verpflichtung der deutschen Bahnen zu Eingehung directer Verkehre mit ausländischen abhängig von der Reciprocität, welche diese letztern gewähren.

b. Rechte des Absenders bez. des Empfängers. Erst nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort, resp. nach fruchtlosem Ablauf der Lieferfrist, kann der Empfänger die Bahn auf Uebergabe des Frachtbriefs und Gutes belangen.

Das Verfügungsrecht des Absenders über die Waare (Ordre zur Rücksendung oder zu anderweitiger Instradirung) dauert bis zur Aushändigung des Frachtbriefs an den Empfangsberechtigten, oder bis Letzterer eine gerichtliche Klage auf Aushändigung der Bahn behändigt hat (Art. 42).

c. Haftbarkeit der Bahn für Verlust, Havarie, Verspätung. Nur grobe Fahrlässigkeit und vorsätzliche Beschädigung verpflichtet zu einem nach Zeit und Umfang unbedingten Ersatz (Art. 46); im Uebrigen bildet der gemeine (Handels-) Werth des Gutes die Grenze des Ersatzes, wie schon der Art. 396 des D. H.-G.-B. bestimmt. Zeitlich erlischt der Anspruch durch Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes, ausser für Verspätung und äusserlich nicht erkennbare Havarie, in welchen Fällen eine Frist von vier Wochen nach der Empfangnahme offen steht.

d. Grenzen der Haftpflicht in Bezug auf andere Bahnen. Nimmt (Art. 49) die Bahn einen Frachtbrief an, nach welchem der Transport durch mehrere sich aneinanderschliessende deutsche oder ausserdeutsche Bahnen zu bewirken ist, so haftet sie für alle diese folgenden Bahnen bis zur Ablieferung, wie auch die Bahn, welche von einer andern das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, nicht blos für den Transport auf ihrer Linie, sondern auch für den von den frühern Bahnen bereits ausgeführten Transport haftet.

Doch besteht diese Solidarität der Bahnen nur für die Regressfrage von Bahn zu Bahn; der Absender resp. Empfänger kann, wie bereits das deutsche Handelsgesetz bestimmt, nur entweder die erste oder die letzte Bahn belangen, eine zwischenliegende höchstens dann, wenn er ihr nachzuweisen vermag, dass der Schaden auf ihrer Linie eintrat.

e. Auch die Haftpflicht für Verspätung bewegt sich im bisherigen Rahmen: nämlich der Versicherung einer bestimmten Summe als Interesse an rechtzeitiger Lieferung und wo diese nicht erfolgt ist, der Normalsätze, welche sich je nach der Dauer der Verspätung und je nach dem Nachweis eines wirklichen Schadens nach Bruchtheilen des Frachtbetrags bis zum ganzen Frachtbetrag bemessen. Eine Verschärfung in der Haftbarkeit der Bahn gegenüber dem Reglement vom Juli 1874, § 70, liegt darin, dass der, welcher sein Interesse an rechtzeitiger Ankunft der Waare versichert, vom Beweis des wirklichen erlittenen Schadens bis zur Höhe der declarirten Summe dispensirt ist, wofern er beweist, dass diese Summe einen Zehntheil des Werths der Waare nicht übersteigt.

f. Haftpflicht für Havarie und Verlust. Auch hier sind die Grundsätze des alten Reglements, § 64 u. 67, festgehalten: Die Bahn haftet, insofern sie nicht höhere Gewalt oder Verderb in Folge natürlicher Beschaffenheit des Gutes oder in Folge äusserlich nicht erkennbarer, Mängel der Verpackung nachweist, und hat nur für eine bestimmte Anzahl von Ausnahmsfällen die Befugniss, diese Haftung wegzubedingen resp. den Beweis, dass der Schaden trotzdem durch Schuld der Bahn entstanden sei, dem Kläger zuzuschieben.

Diese Ausnahmsfälle sind jene sechs Categorien des § 67 des alten Reglements, mithin die des Deutschen Handelsgesetzbuchs, Art. 424, doch mit Ausnahme der ersten (Schaden in Folge natürlicher, besonders leicht dem Verderb ausgesetzter Beschaffenheit des Guts), wo also der Beweis der Bahn obliegt.

In diesen fünf Fällen wird die Präsumtion, dass der Schaden, wenn er überhaupt in Folge der besondern Natur des Transports entstehen konnte, auch bis

zum Nachweis des Gegentheils als daraus entstanden gilt, festgehalten, jedoch wird bezüglich der Würdigung der Beweise durch den Richter folgende bemerkenswerthe Stelle beigefügt:

„Das Gericht hat in allen Fällen und Beziehungen über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen unter Würdigung aller Umstände nach freiem Ermessen zu entscheiden.“

Auch in Bezug auf die Bemessung des Ersatzes gilt das bisherige System mit seiner Scheidung in declarirte (versicherte) und unversicherte Werthe. Im ersten Fall wird der declarirte Werth ersetzt, mit der Verschärfung, dass ein Nachweis des wahren Werthes vom Beschädigten nicht verlangt wird, jedoch sind namhafte Sicherungsbestimmungen zu Gunsten der Bahn vor willkürlicher Declaration durch die Handelsleute beigefügt: die Bahn kann, sobald sie beweist, dass der declarirte Werth den Handelswerth der Waare übersteigt, den Betrag reduciren, jedoch kann der Beschädigte hinwiederum sein individuelles Interesse in Rechnung bringen, doch nur, sofern es nicht 25% des Werths bei marktgängigem, 50% des Werths bei anderem Gut übersteigt.

Erst bei der unversicherten Sendung, Art. 55 A, tritt die grosse und einschneidende Verschärfung zu Tage: der Normalsatz ist ausgeschlossen und der Ersatz des Handels- resp. gemeinen Werths zum Princip erhoben, ja, es wird sogar dem Richter überlassen, den Beweis der Höhe des Werths von einem Würdigungseid abhängig zu machen.

Die Bestimmung des Reglements, dass erst nach vier Wochen seit Ablauf der Lieferzeit ein Gut als verloren betrachtet wird, ist dahin verschärft, dass der Beschädigte, sobald er Reclamation erhoben hat, nicht mehr genöthigt werden kann, das vier Wochen ausgebliebene Gut anzunehmen, auch wenn es noch vor seiner Befriedigung zum Vorschein kommen und ihm angeboten werden sollte.

2. Der schweizerische Entwurf.

a. Verpflichtung der Bahn zum Transport. — Im innerschweizerischen Verkehr besteht diese Verpflichtung absolut.

Für den internationalen bestimmte die ursprüngliche Redaction des Art. 1, dass diese Verpflichtung der schweizerischen Bahn besteht für die Weiterbeförderung durch ausländische Bahnen, mit denen sie in regelmässigem Verkehr steht. Die Mehrheit der Commission des Ständeraths, in ihren Anträgen vom 18. Sept 1874, strich das Wort „regelmässigen“ und adoptirte den Ausdruck „Verkehr“ schlechthin, und der Ständerath ist dieser Abänderung beigetreten.

Gegen diese Ausdehnung der Verpflichtung zum Transport erhoben sich die schweiz. Bahnen in ihrer Eingabe vom 17. Aug. 1874, indem sie bemerkten, dass im Verkehr und selbst in regelmässigem Verkehr jede Bahn mit jeder anschliessenden und indirect mit dem ganzen continentalen Bahnnetz steht; somit sei, wie dies auch die Motive zum Entwurf eigentlich beabsichtigten, den Bahnen nur bei directem Verkehr jene Verpflichtung aufzulegen und nur für diejenigen Güter, für welche ein solcher directer Dienst zwischen den Bahnen vereinbart sei.

Die Berathung des Ständeraths hat (Art. 2, Alinea 3) das Beispiel des deutschen Entwurfs befolgt und den Bundesrath ermächtigt, die schweiz. Bahnen zur Einrichtung directen Verkehrs mit ausländischen Bahnen zu zwingen, sobald letztere Reciprocität beobachten. Mithin werden, sobald überhaupt die Möglichkeit directer Anschlüsse gegeben ist, dieselben auch von der Oberbehörde angeordnet werden: der „Verkehr,“ von dem der Art. 1 spricht, wird somit zu einem nahezu allgemeinen directen Verkehr und dadurch die Beschwerde der Bahnen gegen den Art. 1 grossentheils gegenstandlos werden. Jedenfalls aber würde die Durchführung einer internationalen Vereinbarung, wie wir sie vorschlagen, jede Schwierigkeit beseitigen und auch das Correctiv des Art. 23 und 24 (gleich dem Art. 32 und 33 der ständeräthlichen Lesung) überflüssig

machen, welches die schweizerischen Bahnen nur insoweit haftbar macht, als sie ihren Regress gegen die fremde Bahn finden können.

b. Grenze der Haftpflicht in Bezug auf andere Bahnen. Im innerschweizerischen Verkehr (Art. 23 und 24, Ständerath Art. 32 u. 33) haftet die Aufgabebahn und die abliefernde Bahn unbedingt für die Unfälle und Fehler, die sich auf ihren Vor- und Nachbahnen ereignet haben, vorbehältlich des Regresses von der belangten Bahn zur Vorbahn und hinauf bis zu der fehlbaren. — Die Bahn, welche das Gut zur Weiterbeförderung übernommen hat, haftet selbst dann, wenn sie mit oder ohne Zustimmung des Absenders das Gut unter Ausstellung eines neuen Frachtbriefs weiter gegeben hat, sobald nur der ursprüngliche Frachtbrief auf die definitive Endstation lautete. Die abliefernde Bahn haftet in gleicher Weise wie die Aufgabebahn, nur mit dem Unterschiede, dass sie frei wird, wenn der Absender die Ausstellung eines neuen, oder die Abänderung des ursprünglichen Frachtbriefs bewilliget oder veranlasst hat.

Im Verkehr zwischen schweizerischen und fremden Bahnen vermindert sich diese Haftbarkeit oder fällt weg, wenn die Bahn nachweisen kann, dass ihr keinerlei eigene Schuld oder Versäumniss zur Last fällt, und dass sie nach der betreffenden fremden Gesetzen ganz oder theilweise ihren Regress nicht finden kann.

Der deutsche Entwurf bleibt hinter dem schweizerischen im Grad der Haftung der Bahnen für ausländische Bahnen namhaft zurück. Nach dem erstern ist nur da, wo die Bahn das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief von der ausserdeutschen Bahn übernimmt, von einer Haftung für die Fehler der letztern die Rede: die Ausstellung neuer Frachtbriefe unterbricht diese Kette und nur der directe Verkehr bringt directe Haftbarkeit mit sich. Wo dieser nicht besteht, kann die Bahn (Art. 32) die Uebernahme von der Ausstellung eines neuen Frachtbriefs abhängig machen, mit der Wirkung, dass damit der bisherige Frachtvertrag erfüllt, die Haftbarkeit der übernehmenden Bahn für alles frühere also von vornherein ausgeschlossen ist. Nach dem System des deutschen Entwurfs braucht es natürlich jener Modification der Haftbarkeit nach Maassgabe der Möglichkeit des Regresses gegen die fremde Bahn nicht, die der schweizerische Entwurf (Art. 23 u. 24) nöthig hat, um in den Fällen, wo mit neuem Frachtbrief transportirt wurde, dem Vorwurf unbilliger Härte gegen die inländischen Bahnen zu begegnen.

c. Haftung für Verspätung. Der schweiz. Entwurf verwirft das System der Interessedeclaration und der Versicherung und hält das der Normalsätze nur bedingt fest. Es wird nämlich jedenfalls die Hälfte resp. die ganze Fracht vergütet, und wo es dem Empfänger gelingt, einen höhern Schadensbetrag zu beweisen, da haftet die Bahn für diesen, doch nie für mehr als bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Hiemit nähert sich der Entwurf gegenüber dem deutschen der französischen Rechtsanschauung an.

d. Haftung für Havarie und Verlust. Die im deutschen Recht geltenden Grundsätze: Beschränkung der Haftpflicht auf den Werth der Waare, falls nicht Arglist oder grobe Fahrlässigkeit vorliegt; die Werthdeclaration, die Beweistheorie des deutschen Entwurfs finden sich hier wieder, namentlich auch die Präsumtion zu Gunsten der Bahn bei besonders gefährlichen Transportarten und Waaren. Im Ganzen sind jedoch diese Vergünstigungen beschränkter als im deutschen Project; so haftet die Bahn auch in diesen letztern Fällen immer noch für Stückzahl und Gewicht der Waare laut Frachtbrief; so ist auch die Vermuthung, dass ein Schaden, der in Folge mangelhafter Verpackung entstehen konnte, auch wirklich daraus entstanden sei, im schweizerischen Entwurf fallen gelassen.

In diesen beiden Verschärfungen scheint einseitigen Wünschen der Handelswelt zu viel Gehör gegeben worden zu sein. Denn namentlich in Fällen des Selbstverlads ist die Controle der Bahn geradezu wegbedungen und der verladende Absender empfängt hiefür ein Aequivalent in Gestalt eines ermässigten Tarifsatzes. Es ist folglich nicht begründet, dennoch die Bahn für die einseitigen Gewichts- und Stückzahlangaben des Absenders gerade so haften zu lassen, als ob die Bahn das Gut nach Gewicht und Zahl übernommen hätte.

Die Normalsätze für Verlust sind im schweiz. Entwurf ausdrücklich perhorrescirt und unverbindlich erklärt.

e. Grenze der Rechte des Absenders und der Rechte des Destinatärs. Nach dem deutschen Entwurf, Art. 41 und 42, beginnt die Dispositionsfähigkeit des Empfängers, nachdem der Frachtbrief ihm ausgeliefert ist, oder nachdem er eine gerichtliche Klage auf Auslieferung des Frachtbriefs resp. des Guts der Bahn hat zustellen lassen.

Der schweiz. Entwurf geht zu Gunsten des Destinatärs etwas weiter, indem er (Art. 7, Lesung d. Ständeraths Art. 15) die Verfügung des Destinatärs bereits vom Moment an zulässt, wo ihm das Gut avisirt ist, oder wo er von sich aus, wenn auch noch ohne Avis, die Ablieferung des Gutes oder auch nur des Frachtbriefs verlangt hat.

3. Italienischer Entwurf.

Die Art. 77—88 des ital. Handelscodex und die Art. 1629—1633 des ital. Civilcodex, welche unsere Materie beschlagen, sind im Wesentlichen eine Uebertragung des Art. 96—108 des französischen Code de commerce und der Artikel 1782 – 1786 des Code civil Im Uebrigen bestehen für die einzelnen Bahngesellschaften Reglemente, die der Staat genehmigt hat und in welchem die Bahnen ihre Haftbarkeit nach analogen Gesichtspunkten beschränken, wie in Deutschland. Allein die Gerichte haben durch zahlreiche Urtheile die Bestimmungen des Reglements durchbrochen, wo ihnen solche mit dem allgemeinen Recht unvereinbar schienen, haben also deren Vertragsnatur nicht anerkannt. Die ital. Handelskammern, unter dem Eindruck der Unhaltbarkeit dieses Zustandes, gaben verschiedene Postulate ein, namentlich dem Congress von 1869. Das Ministerium war diesen Anträgen günstig und ernannte eine vorbereitende Commission, die zugleich mit der Revision des Handelsgesetzes die auf die Bahnen bezüglichen Fragen erörtern sollte. Dieselbe hat ihre Arbeit vollendet und hat soeben den Entwurf eines neuen Handelscodex vorgelegt, der in den Capiteln über das Mandat in Handelssachen und über das Commissionsgeschäft auch vom Eisenbahntransport handelt.

4. Folgerungen.

Die Vergleichung dieser verschiedenen Entwürfe zeigt:

1) dass jedes dieser Länder einem speziellen Gesetz über den Frachtverkehr der Bahnen zustrebt;
2) dass die neuen Entwürfe sämmtlich einen bedeutenden Schritt vorwärts thun im Sinn der Befriedigung der Ansprüche der Handelswelt;
3) dass sie die ausgesprochene Tendenz zeigen, das System der beschränkten Haftbarkeit zu verlassen und die französische Rechtsanschauung in diesem Punkte anzunehmen;
4) dass diese Entwürfe die Rechte und Pflichten der Bahnen weit vollständiger und genauer als bisher feststellen;
5) endlich, dass es nicht allzu schwierig sein, sondern durchaus im Bereich der Möglichkeit liegen wird, der Discussion in einer internationalen Conferenz die allgemeinen Grundsätze zu Grunde zu legen, welche diese Entwürfe in wesentlicher Uebereinstimmung enthalten, — und so zu einer Einigung zu gelangen.

Wie man zu diesem Resultat gelangen kann, wollen wir im zweiten Theil dieser Arbeit zu zeigen versuchen.

II. Theil.
Programm der durch eine internationale Conferenz zu behandelnden Fragen.

Die von uns angestrebte Einigung denken wir uns nicht nothwendig als Reception eines und desselben Gesetztextes durch die verschiedenen Staaten. Es wird schon dem dringendsten Bedürfniss abhelfen, wenn die Hauptpunkte im gleichen Sinne normirt werden und wenn im Uebrigen jeder Staat in Form und Details seinen eigenen Weg geht. Immerhin bleibt die Erreichung eines umfassenden, nach Form und Inhalt einheitlichen Eisenbahntransportgesetzes das Ideal, das, sofern die einzelnen Staaten sich hiezu entschliessen können, erst eine vollkommen klare Situation und eine unbedingte Abhilfe schaffen würde. Denn es ist nicht zu verkennen, dass bei gleichen Principien, aber graduell wenn auch noch so gering abweichender Anwendung derselben immer noch namhafte Schwierigkeiten bleiben würden.

Für die blosse Normirung einzelner Hauptpunkte sprechen dagegen legislatorische und constitutionelle Gründe. So wird sich z. B. Frankreich viel schwerer dazu entschliessen, ein neues umfassendes Specialgesetz, in Abänderung der geltenden Codes, vor seine Kammern zu bringen, als die Tarife und Reglements der Bahnen im Sinn der Conferenzschlüsse abzuändern, wozu seine Regierung kraft organischer Gesetze ohne Weiteres befugt ist.

Nichts ist wichtiger, als die Theilnahme der meisten Staaten Europa's an dieser Vereinbarung; ohne diese wäre das Resultat unvollständig, die Schwierigkeit nur an eine weitere Peripherie hinausgerückt.

In diesem Sinn beschränken wir uns darauf, die Prüfung der Hauptpunkte vorzuschlagen, deren Annahme eine Menge heute unlösbarer Fragen erledigen wird.

I. Verpflichtung jeder Bahn, in directem Verkehr mit einem einzigen Frachtbrief jede Waare anzunehmen und zu transportiren, die nach einer Bahn-Station im Gebiet der Conventionsstaaten adressirt ist, mit Vorbehalt höherer Gewalt.

Diese Bestimmung wird mit Einem Male den Schwierigkeiten ein Ziel setzen, die bisher aus dem gebrochenen Verkehr, dem Umlad, der Ausstellung neuer Frachtbriefe sich ergaben, sodass es nicht nöthig ist, deren Annahme zu empfehlen.

Wir weisen also blos darauf hin, dass es sich nicht um eine neue Einführung, sondern nur darum handelt, eine Einrichtung allgemein durchzuführen, die schon theilweise und in bedeutendem Umfang besteht.

II. Bestimmung des Forums der Klage gegen die Bahn.

Wird das Forum nicht bestimmt, so kann es kommen, dass ein einziger Transportfall zwei gleichzeitigen Klagen ruft, deren eine vom Destinatär am Domicil der abliefernden, deren andere vom Absender am Domicil der Aufgabestation eingeführt wird, und dass die Urtheile in entgegengesetztem Sinn ausfallen. Indessen ist es möglich, das Forum festzustellen und zwar ohne es den Parteien aufzuerlegen, sondern so, dass der Ort der Anhängigmachung der Klage dem Willen der Parteien selbst anheimgegeben wird. Es genügt hiezu die Vorschrift, dass der Frachtbrief angebe, ob die Waare

für Rechnung des Absenders, oder
für Rechnung des Destinatärs reise.

Wenn der Absender, der den Frachtbrief ausstellt, darin erklärt, dass das Gut für seine Rechnung reist, so hat er allein das Recht zur Klage und er

hat sie am Gericht des Domicils seines Contrahenten, des ersten Frachtführers, der Aufgabebahn zu erheben. Erklärt er dagegen, das Gut reise für Rechnung des Destinatärs, so hat dieser allein das Klagrecht, das er am Gericht des Domicils des letzten resp. abliefernden Frachtführers auszuüben hat.

Dies ist unser System, welches die Uebelstände des bisherigen beseitigt, ohne mit allgemeinen Rechtsregeln in Conflict zu treten.

III. Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Destinatärs an der transportirten Waare.

Auch für diesen Punkt ist der Beweis des Nutzens einer einheitlichen Normirung nicht nöthig. Wir brauchen nur hinzuweisen auf die im I. Theil dieser Arbeit gegebene Vergleichung der verschiedenen Entwürfe, aus denen hervorgeht, wie ungleich in den verschiedenen Staaten diese Frage entschieden wird und welche Nachtheile diese Ungleichheit bei einem und demselben Frachtvertrag haben muss.

IV. Haftbarkeit der ersten (Aufgabe-) Bahn gegenüber dem Absender, und der letzten (abliefernden) Bahn gegenüber dem Destinatär für ihre eigenen so gut als für die Handlungen resp. Unterlassungen aller vor- resp. rückliegenden, bei dem Transport betheiligten Bahnen.

Factisch ist dieser Satz anerkannt durch die französische Rechtsanschauung, das deutsche Reglement vom 1. Juli 1874 und die schweizerischen und italienischen Gerichte. Es handelt sich also lediglich darum, diesen Grundsatz zu formuliren.

V. Rückgriff von Bahn zu Bahn in der Reihenfolge der Uebergabe der Waare zur Weiterbeförderung bis zu der Urheberin des Schadens unter folgenden Bedingungen:

1) Pflicht der belangten Bahn, in bestimmten Fristen derjenigen Bahn, gegen welche sie Regress nehmen will, den Streit zu verkünden, bei Gefahr des Verlustes jedes Regresses.

2) Pflicht der ins Recht gerufenen Bahn, vor dem Richter der Hauptklage zu erscheinen und am Streite Theil zu nehmen, bei Gefahr der Verfällung in contumaciam.

Wir geben zu, dass auf den ersten Anblick diese Bestimmung den Anschein der Willkür gegen die Bahnen hat, die so ihrem natürlichen Richter entzogen scheinen, welcher derjenige ihres Domicils ist. Allein wir geben zu bedenken, dass es sich hier um einen einzigen Contract handelt, in welchen successiv die am Transport theilnehmenden Bahnen eintreten und worin sich auch letztere verpflichten, die Waare an dem Ort abzuliefern, wo der Schaden constatirt wird und der Anlass zur Klage sich ergiebt. Und wenn der erste und der letzte Frachtführer solidarisch für die übrigen Bahnen haften, so ist es natürlich, dass alle an der Verhandlung des Prozesses Theil nehmen. Auch ist zu erwägen, dass nicht der Fall vorliegt, wo ein Individuum seinem ordentlichen Richter entzogen wird; hier handelt es sich um juristische Personen oder um anonyme Gesellschaften, die gerade zu dem Zweck geschaffen sind, um den internationalen Verkehr als Geschäft zu betreiben, und die ohnehin angehalten sind, an den Plätzen des Auslands, die sie berühren, Domicil zu erwählen.

Endlich ist die von uns vorgeschlagene Lösung ganz zum Vortheil der Bahnen. Denn bei der bisherigen Sachlage ist die Vertheidigung der Bahnen nothwendig eine mangelhafte: es fehlen dem letzten Frachtführer in der Regel die zur Abwehr der Klage nöthigen Mittel, und die greifbare Thatsache der Havarie, die Constatirung der Verspätung führen zu seiner Verurtheilung, da er die Beweisgründe, welche ihn unter Umständen befreien würden, nicht zur Hand hat.

VI. Einheitliche Feststellung der Grenzen der Haftbarkeit für Verspätung, Havarie und Verlust. Genaue Feststellung und Abgrenzung der Fälle, in welchen die Bahnen diese Haftbarkeit unter gewissen Voraussetzungen beschränken dürfen.

Die Annahme eines festen Grundsatzes für die Begrenzung der Haftbarkeit der Bahnen bildet wohl die wichtigste Aufgabe der Conferenz. Wir sahen, dass der deutsche Entwurf noch nicht bis zu der französischen Rechtsanschauung vorgeschritten ist, dass sowohl das damnum emergens als das lucrum cessans zu erstatten ist. Die Befugniss und die Fälle der Haftbeschränkung, das System der Beweislast ist in beiden Ländern ebenso verschieden. Daher wird sich die Conferenz nach genauer Erwägung für das eine oder das andere dieser Systeme entscheiden müssen. Würde man nur die Interessen der Handelsleute ins Auge fassen, so müsste das des Code Napoléon den Vorrang behaupten. Die Bahnen hinwiederum protestiren energisch gegen dessen Herrschaft, denn es müssten sich, wenn überall die Dommages intérêts mit Inbegriff des entgangenen Gewinnes Platz greifen sollten, ihre Auslagen namhaft vergrössern, ohne dass sie in einer Zuschlagstaxe für Versicherung eine Compensation suchen dürften.

Wir maassen uns nicht an, zu entscheiden, welches System den Vorzug verdiene. Mag die Conferenz zum Beschluss erheben, welches sie will, so steht seiner Durchführung kein Hinderniss im Wege. Wird das französische System durchdringen, so werden es diejenigen Staaten, welche specielle Eisenbahnverkehrsgesetze erlassen, in diese Gesetzgebung aufnehmen; siegt jedoch das deutsche System, so hat desshalb Frankreich nicht nöthig, den Code abzuändern. Schon geht die Richtung des französischen Cassationshofs dahin, die Tarife und Reglemente als wirkliche Verträge zu betrachten, die zwischen den Parteien dem droit commun derogiren, und es bleiben daneben die Art. 96 und 103 des code de commerce, welche den Betrag der Entschädigung nicht feststellen, intact. Es kann also die französische Regierung einfach die bestehenden Tarife und Reglemente abändern, ohne dass sie die gesetzgebenden Behörden in Anspruch zu nehmen hat.

VII. Aufstellung gemeinsamer Regeln
a. über die Formalitäten der Constatirung von Schaden;
b. über die Fristen für Reclamation und Klage.

Die Feststellung des Schadens, als Grund zur Entschädigungsklage, bedarf einer einheitlichen Regulirung. Ebenso die Fristen. Bisher war in demselben Fall, für denselben Transport die Klage oft in Frankreich schon verjährt, während sie in Deutschland noch möglich war.

In Bezug auf die Folgen der Annahme der Waare besteht der Unterschied in der deutschen und in der französischen Anschauung weit mehr in der Auslegung, den der französische Cassationshof dem Art. 105 des code de comm. giebt, als in dem Text der Gesetze. In beiden Ländern schliessen die Zahlung des Frachtbriefs und die Annahme der Waare jede Klage gegen den Frachtführer aus: allein es bleibt noch der Begriff der „Annahme" der Waare festzustellen.

Im Gegensatz zu den Appellhöfen behauptet der französische Cassationshof, dass die Ablieferung und die Annahme eine und dieselbe Handlung seien und dass es genüge, wenn der Destinatär die Waare ohne Vorbehalt aus dem Bahnhof nehme, um die Klage zu verlieren.

Die Ansicht der untern Gerichte stützt sich darauf, dass die Annahme ein von der Ablieferung, einem Act der Bahn, verschiedener Act des Empfängers sei, und dass es, damit Annahme (réception) im Sinne des Art. 105 vorliege, dem Empfänger möglich sein müsse, die Waare von Aussen und von innen zu untersuchen, ob sie annehmbar sei oder nicht; endlich, dass diese Operation, so weit es sich um äusserlich nicht erkennbare Fehler handle, den Bezug der

Waare vom Bahnhof ins Domicil des Empfängers und eine gewisse Frist voraussetze. Dies ist nun aber genau der Standpunkt des deutschen Rechts. Sollte er, wie er es durch seine Gerechtigkeit verdient, von der Conferenz eingenommen werden, so braucht desshalb der Art. 105 des code Co. nicht aufgehoben zu werden: es genügt, in den Réglements die réception in dem angedeuteten Sinn zu interpretiren.

VIII. Normirung der Haftung der den Conventionsstaaten angehörenden Bahnen für Schaden, welcher auf fremden Bahnen eingetreten ist, von denen die erstern die Sendung übernommen resp. die sie ihnen zur Weiterbeförderung übergeben haben.

Es ist einleuchtend, dass die Convention, es sei denn dass sie sämmtliche Staaten des Continents umfasse, was eine wohl allzu kühne Hoffnung wäre, die Frage entscheiden muss, wie weit die Bahnen ihrer Staaten für die einmündenden fremden Bahnen haften sollen. Hier stellen sich nun sofort wieder alle jene Fragen, welche durch die Vereinbarung innerhalb ihres Geltungsgebiets glücklich beseitigt werden. Es wird nöthig sein, gegenüber diesen fremden Bahnen einheitliche Regeln aufzustellen, wobei die Art. 23 und 24 des schweiz. Entwurfs als Basis der Discussion genommen werden können.

c.

Vorläufiger Entwurf

für eine Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

I.

Eingehung und Inhalt des internationalen Eisenbahnfrachtkontraktes.

Art. 1: Verpflichtung zum direkten Güterverkehr unter den Eisenbahnen verschiedener Conventionsstaaten.

Jede Eisenbahn, welche in einem der Conventionsstaaten für den Gütertransport eröffnet ist, hat die Verpflichtung, Güter, welche ihr zur Versendung nach irgend einer für den Güterverkehr eingerichteten und durch ununterbrochene zum Conventionsgebiete gehörende Schienenverbindungen mit ihr zusammenhängenden Eisenbahnstation eines andern Conventionsstaates übergeben werden, auf Grund eines durchgehenden (direkten) Frachtbriefes anzunehmen.

Solange nicht ein von den sämmtlichen Conventionsstaaten vereinbartes Reglement besteht, findet diese Verpflichtung nicht statt, wenn Voraussetzungen vorliegen, unter welchen irgend eine der bei dem Transporte betheiligten Bahnen die Uebernahme der Güter auch für den internen Verkehr nach den Gesetzen des Staates, dem sie angehört, abzulehnen, oder an Bedingungen, welche nicht erfüllt sind, zu knüpfen berechtigt ist.

Art. 2: Form des Frachtbriefes beim internationalen Eisenbahnfrachtverkehr unter den Conventionsstaaten.

Der internationale Frachtvertrag wird festgestellt durch einen Frachtbrief, welcher folgende Angaben enthalten soll:

a. Ort und Tag der Auflieferung;
b. die Angabe der Aufgabestation;
c. den genauen Namen und Wohnort des Empfängers, sofern nicht bestimmt ist, dass das Gut an der Bestimmungsstation zur Verfügung des Absenders bereit gehalten werden soll (Station restante);
d. sofern ein Empfänger benannt ist, die Bemerkung, ob der Absender sich anderweitige Verfügung vorbehalte;
e. die Bezeichnung der Güter unter Angabe der Zeichen und Nummern, der Zahl und des Bruttogewichtes der Colli, sofern sie nicht zu solchen Kategorien gehören, welche nach den besondern Vorschriften der annehmenden Bahn nicht nach Gewicht angenommen werden;
f. die Angabe des declarirten Werthes im Falle von Versicherung durch die Eisenbahn (Art. 21);
g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;

h. das ausführliche Verzeichniss der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
i. die Angabe, ob das Gut frankirt oder unfrankirt aufgegeben werde;
k. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges; beim Mangel derselben soll der erste Frachtführer denjenigen Weg wählen, welcher ihm für den Absender am zweckmässigsten scheint;
l. die Angabe, ob das Gut nach dem allgemeinen Tarife mit vollständiger Haftbarkeit oder nach einem Specialtarife, beziehungsweise nach besonderen Verabredungen oder reglementarischen Bestimmungen des Absendungsortes, denen sich der Absender unterzieht, mit beschränkter Haftbarkeit (vgl. Art. 28) reise;
m. die Unterschrift des Absenders, oder eine gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens.

Ausserdem kommen für die Fassung und den Inhalt der Frachtbriefe diejenigen Vorschriften zur Anwendung, welche in allfällig bestehenden gemeinsamen Tarifen diesfalls aufgestellt sind, und in Ermangelung solcher Vorschriften die Bestimmungen für den internen Verkehr der annehmenden Bahn, so lange die contrahirenden Staaten sich nicht auf Erstellung eines einheitlichen Frachtbriefformulars für den internationalen Verkehr verständigen.

Art. 3: Haftung des Absenders für die Angaben im Frachtbriefe.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen, und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Art. 4: Perfection des Frachtkontraktes und Verpflichtung zur Ausstellung von Frachtbriefduplicaten.

Der Frachtvertrag gilt als abgeschlossen, sobald die Eisenbahn das Frachtgut in Empfang genommen und dem Frachtbrief ihren Stempel beigesetzt hat. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in dem Frachtbrief declarirten Gutes.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes unter Angabe des Datums der Uebernahme auf Verlangen des Absenders auf einem ihr mit dem Frachtbrief einzuhändigenden Duplicate dieses letztern zu bescheinigen.

Art. 5: Verpackung.

Soweit die Natur des Frachtgutes und die Art des Transportmittels eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Versender ob.

Für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender einzustehen und jeden daraus entstehenden Schaden an sich selbst zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen.

Für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche schon bei der Absendung hätten bemerkt werden können, hat dagegen der Absender nur dann einzustehen, wenn die Transportanstalt sich auf einen mit dem Absender oder dessen Beauftragten vereinbarten Vorbehalt stützt oder dem Absender ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Der Vorbehalt über Mängel der Verpackung wird nur berücksichtigt, wenn er im Frachtbriefe, sowie in dem allfälligen Duplicate (Art. 4. Schlusssatz) vorgemerkt ist und dabei die betreffenden Mängel speciell bezeichnet sind.

Art. 6: Begleitpapiere.

In Ermanglung entgegenstehender Vereinbarungen oder besonderer Verfügungen Seitens des Absenders oder des Empfängers haben die Eisenbahnen auf deren Kosten und gegen eine feste Taxe die erforderlichen Vorkehren für die Erfüllung der gesetzlichen Formalitäten bezüglich derjenigen Güter zu treffen, welche einer zoll- oder steueramtlichen oder allgemein polizeilichen Controle unterliegen. Der Absender ist gehalten, dem Frachtbriefe die zur

Erfüllung dieser Formalitäten nöthigen Papiere beizugeben; er ist für deren Richtigkeit verantwortlich und hat für alle Schäden und Strafen einzustehen, welche die Eisenbahnen wegen Mangels, Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere treffen.

Die Bahnverwaltungen haben die von der Zollverwaltung geforderten Papiere in ihren Tarifen aufzuführen und zur Kenntniss des Publicums zu bringen und jedenfalls, wenn der Absender keinen Specialbevollmächtigten bezeichnet hat und die Zollbehörden Schwierigkeiten machen, alle nöthigen Vorkehren für die Erhaltung der Waare und die Hebung der Schwierigkeiten zu treffen.

Art. 7: Berechnung der Frachtgelder.

Soweit keine directen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzusetzenden Beträgen berechnet.

Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äussern oder innern Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes nothwendig werden) sind zu ersetzen.

Ausser den in den Tarifen angegebenen Sätzen für Fracht und der Vergütung für besondere Leistungen (vgl. Art. 6, Satz 1) darf nichts erhoben werden.

Art. 8: Bezahlung der Frachtgelder.

Die Frachtgelder werden bei Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn dem schnellen Verderben unterliegen, oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Art. 9: Berechnung der Lieferzeit.

Soweit die Lieferzeit für die ganze Transportstrecke nicht durch gemeinschaftliche Tarife oder durch ein von den Konventionsstaaten zu vereinbarendes Reglement bestimmt ist, wird dieselbe nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände, zusammenzusetzenden Lieferfristen berechnet.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Behandlung oder polizeilichen Prüfung. (Vgl. Art. 6.)

II.

Erfüllung des internationalen Eisenbahnfrachtkontraktes.

Art. 10: Einseitige Dispositionsbefugniss des Absenders beziehungsweise Empfängers vor Erfüllung des Frachtkontraktes.

Nach Auflieferung des Gutes und Abstempelung des Frachtbriefes (Art. 4, Satz 1) steht dem Absender die Befugniss, wegen Rückgabe des Gutes oder wegen Auslieferung an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger Anweisungen zu ertheilen, nur zu, wenn im Frachtbriefe erklärt ist, dass er sich anderweitige Verfügung vorbehalte (Art. 2, d), oder wenn im Frachtbriefe überhaupt gar kein vom Absender verschiedener Empfänger bezeichnet ist. (Vgl. Art. 2, c.)

Ist das Gut schon versendet, so sind die Bahnverwaltungen zur Berücksichtigung solcher Anweisungen des Absenders nur verpflichtet, wenn sie ihnen durch Vermittlung der Aufgabestelle zugehen.

Bei Gütern, für welche im Frachtbriefe nicht bestimmt ist, dass sie zur Verfügung des Absenders am Bestimmungsorte bereit gehalten werden sollen, oder dass sich der Absender das Verfügungsrecht vorbehalte, dürfen die Bahnverwaltungen nach Auflieferung des Gutes und Abstempelung des Frachtbriefes

in Beziehung auf Rückgabe oder Auslieferung des Gutes nur die Anweisungen des Empfängers berücksichtigen, welche ihnen durch Vermittlung der Empfangsstation zu ertheilen sind.

Für die aus solchen Anweisungen des Absenders, beziehungsweise des Empfängers, entstehenden Kosten und Gefahren hat der Anweisende einzustehen.

Der Frage über den Zeitpunkt des Eigenthumsüberganges und den übrigen zwischen Absender und Empfänger im einzelnen Falle bestehenden Rechtsverhältnissen sowie der Befugniss der Gerichte, auf Grund dieser Rechtsverhältnisse die erforderlichen Anordnungen an die Bahnverwaltungen zu erlassen, wird durch die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels nicht vorgegriffen.

Art. 11: Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle verhindert, so ist der nach den Bestimmungen des Art. 10 Dispositionsberechtigte (Absender, beziehungsweise Empfänger) nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten. Er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf den bereits zurückgelegten Transport entschädigen.

Art. 12: Ablieferung des Gutes.

Die Ablieferung der Güter richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, in welchem sie stattfindet.

Art. 13: Ablieferungshindernisse.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation durch Vermittlung der Absendungsstation (mittelst eingeschriebenen Briefes) von der Ursache des Hindernisses zum Zwecke der Beseitigung desselben den Absender in Kenntniss zu setzen und darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Begehren des Absenders die Güter auf dessen Gefahr und Kosten zurücksenden.

Wird wegen angeblich mangelhafter Beschaffenheit des Frachtgutes die Annahme verweigert oder bei der Annahme ein Vorbehalt gemacht (vgl. Art. 29), so ist die abliefernde Bahn berechtigt und, sofern das Gut mit Vorbehalt des Dispositionsrechtes des Absenders reist (Art. 3, c und d) verpflichtet, den Zustand des Gutes auf Kosten des Unrecht habenden Theiles durch Sachverständige feststellen zu lassen.

Die Sachverständigen sind durch das Gericht der abliefernden Station zu ernennen und haben ihre Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

Wenn das Gut unter Vorbehalt des Dispositionsrechtes des Absenders reist, so ist demselben ohne Verzug eine Abschrift des Gutachtens durch Vermittlung der Absendungsstation zuzusenden.

Im Uebrigen richtet sich auch das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den Gesetzen und Reglementen des Ablieferungsortes.

Art. 14: Aeusserlich nicht erkennbare Schäden.

Wenn der Empfänger beim Auspacken der Güter Schäden entdeckt, welche bei der Abgabe äusserlich nicht erkennbar waren, so hat er unverzüglich beim zuständigen Richter die Ernennung eines oder dreier Experten nachzusuchen, um die Identität der Waaren mit den im Frachtbrief aufgeführten, die Grösse des Schadens, die wahrscheinliche Ursache und den Zeitpunkt, in welchem er entstanden, festzustellen.

Von dieser Expertise hat der Empfänger der Bahnverwaltung, falls er sie verantwortlich machen will, mit eingeschriebenem Briefe Anzeige zu machen. In keinem Falle darf die Expertise mehr als acht Tage nach der Abgabe des Gutes stattfinden.

III.

Legitimation und Gerichtsstand für Entschädigungsforderungen wegen Nichterfüllung des internationalen Eisenbahnfrachtkontraktes.

Art. 15: Activ-Legitimation.

Ueber die Befugniss zur gerichtlichen Geltendmachung und Durchführung der Entschädigungsforderungen wegen Verlustes (Abhandenkommens, Zerstörung), Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Frachtgütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes im Sinne der Art. 1 und 2 aus einem Conventionsstaate in einen andern versendet werden, sind in allen Conventionsstaaten folgende Grundsätze anzuwenden.

Zur gerichtlichen Geltendmachung und Durchführung der erwähnten Entschädigungsforderungen in eigenem Namen, ohne einer Cession oder Vollmacht eines etwaigen andern Interessenten zu bedürfen, ist, sofern das Gut laut Frachtbrief an der Bestimmungsstation zur Verfügung des Absenders bereit gehalten werden sollte (Art. 2, c), nur der Absender, ausserdem aber sowohl der Absender, als der Empfänger, nach folgenden Bedingungen berechtigt:

a. Wenn im Frachtbriefe gesagt ist, dass der Absender sich anderweitige Verfügung vorbehalte (Art. 2, d), so ist der Empfänger nur dann zur Klage berechtigt, wenn er auf Verlangen genügende Kaution dafür leistet, dass auch der Absender das Urtheil, beziehungsweise dessen Vollziehung, gegen sich gelten lassen müsse.

b. Ist aber im Frachtbriefe eine solche Bestimmung nicht enthalten, so steht dem Absender das Klagerecht nur dann zu, wenn er Kaution leistet, dass auch der Empfänger das Urtheil, beziehungsweise dessen Vollziehung, gegen sich gelten lassen müsse.

Art. 16: Passivlegitimation und Gerichtsstand.

Die in Art. 15 erwähnten Entschädigungsforderungen des Absenders, beziehungsweise des Empfängers, sind, sofern das Frachtgut zur Verfügung des Absenders bereit gehalten werden sollte (Art. 2, c), oder der Frachtbrief die Bestimmung enthält, dass der Absender sich anderweitige Verfügung vorbehalte (Art. 2, d), gegenüber der absendenden Bahnverwaltung und zwar bei demjenigen Gerichte anhängig zu machen, welches nach den Gesetzen des Conventionsstaates, dem sie angehört, für deren kontraktliche Verpflichtungen zuständig ist.

In allen übrigen Fällen sind die in Art. 15 erwähnten Entschädigungsforderungen gegenüber der Verwaltung der Bestimmungsstation und zwar bei demjenigen Gerichte anhängig zu machen, welches nach den Gesetzen des Conventionsstaates, dem diese Bahn-Station angehört, für deren kontraktliche Verpflichtungen zuständig ist.

Art. 17: Weitere Competenz-Bestimmungen und Vorbehalt des bestehenden Rechtes.

Das nach den Bestimmungen des Art. 16 competente Gericht hat auch über die streitigen Rückgriffsverhältnisse der Bahnen unter einander zu entscheiden, welche durch die in Art. 15 erwähnten Entschädigungsforderungen hervorgerufen werden. (Vgl. Art. 36.)

Die in Art. 15 erwähnten Entschädigungsforderungen können, wenn und so lange sie streitig sind, auch auf dem Wege einer Widerklage oder Einrede (eines Compensationsanspruches u. s. w.) nur bei dem nach Art. 16 competenten Gerichte geltend gemacht werden.

Für andere, als die in Art. 15 erwähnten Ansprüche aus dem Frachtkontrakte oder auf das Frachtgut, so namentlich für Ansprüche auf Herausgabe des Frachtgutes in natura, sowie in Beziehung auf bloss provisorische Massregeln (Feststellung und vorläufige Begutachtung einer Beschädigung am Gute, Arreste, Sequestration u. s. w.), wird durch diese Vereinbarung an dem sonst geltenden Rechte über Legitimation der Parteien und Competenz der Gerichte nichts geändert.

IV.

Voraussetzungen und Umfang der Entschädigungsforderungen gegen die Bahnen.

Art. 18: Haftbarkeit der Bahnen im Allgemeinen für Verlust u. s. w.

Die nach Art. 16 in Anspruch zu nehmende Bahnverwaltung hat nach Massgabe der in den folgenden Artikeln (19 bis 27) enthaltenen nähern Bestimmungen Schadenersatz zu leisten, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Verlust, die Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Frachtgutes durch ein Verschulden des Absenders bei Eingehung des Vertrages (Art. 3, 5, 6) oder eine in Gemässheit des Art. 10 befolgte Anweisung des Absenders, beziehungsweise Empfängers, oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder endlich durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Durch den Nachweis, dass der den Schaden verursachende Fehler oder Unfall auf einer nachfolgenden, beziehungsweise vorangehenden Bahn der Conventionsstaaten und ohne jede Mitwirkung von ihrer Seite vorgekommen sei, wird die nach Art. 16 in Anspruch zu nehmende Bahnverwaltung dem zur Klage berechtigten Absender beziehungsweise Empfänger gegenüber nicht entbunden.

Art. 19: Annahme des Verlustes bei längerm Verzuge der Lieferung.

Die zur Klage berechtigte Partei kann, ohne einen Nachweis des Abhandenkommens, der Zerstörung oder des Unterganges führen zu müssen, das Gut als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage seit Ablauf der Lieferungszeit (Art. 9) verzögert.

Art. 20: Schadenersatz für Verlust bei mangelnder Werthdeclaration.

Wenn keine Werthdeclaration stattgefunden hat, so kann als Schadenersatz für das verlorene oder zu Grunde gegangene Gut der Betrag gefordert werden, der sich nach dem Handelswerthe ergiebt, welcher zur Zeit und an dem Orte, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen, bestanden hat, jedoch nicht mehr als Fr. 1500 von 50 Kilogramm. Bei Eilgutsendungen fällt letztere Beschränkung der Haftpflicht weg.

Von diesem Betrage, welcher vom Tage an, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, mit 6% zu verzinsen ist, kann die Bahnverwaltung alle durch den Verlust des Gutes ersparten Zölle und sonstigen Unkosten, sowie die auf Grund des Frachtkontraktes noch zu bezahlenden Transportkosten für die ganze Strecke bis zum Bestimmungsorte in Abzug bringen.

Uebersteigen die rückständigen Transportkosten den an den Geschädigten zu bezahlenden Betrag, so kann der Schadenersatzberechtigte auf Grund des Frachtkontraktes nicht zur Auszahlung des Ueberschusses angehalten werden.

Art. 21: Schadenersatz für Verlust bei vorhandener Werthdeclaration.

Wenn eine Werthdeclaration (Art. 2, f.) stattgefunden hat, so ist als Schadenersatz der declarirte Werth nebst 6% Zinsen seit dem Tage, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, ohne Abzug der Zölle und der ersparten, beziehungsweise noch rückständigen Transportkosten (Art. 20, Satz 2) zu bezahlen.

Eine Reduction dieses Betrages kann die Bahnverwaltung nur fordern, wenn sie nachweist, dass derselbe sich höher herausstellen würde, als bei Anwendung der Grundsätze des Art. 20, und wenn nach den obwaltenden Umständen kein individuelles Interesse, welches die höhere Werthangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen ist.

Werthdeclarationen von mehr als 1500 Franken für 50 Kilogramm werden nur bei Eilgutsendungen zugelassen.

Art. 22: Schadenersatz für Verlust bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit.

Ein höherer Schadenersatz, als nach den Bestimmungen der Art. 20 und 21 zu leisten ist, kann gefordert werden, wenn das Abhandenkommen, beziehungsweise der Untergang des Frachtstückes als Folge einer Arglist oder groben Fahrlässigkeit irgend einer beim Transporte betheiligten Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Art. 23: Gesetzlich fingirte Cession der Klagerechte des Entschädigten.

Durch die Annahme der Entschädigungssumme seitens des Entschädigungsberechtigten gehen dessen Schadenersatzansprüche gegen Dritte von selbst auf die Bahnverwaltung über, jedoch nur insoweit, als sie die bezahlte Entschädigungssumme nicht übersteigen.

Art 24: Wiederauffindung als verloren betrachteter Frachtstücke.

Wenn für ein nicht angekommenes oder als abhanden gekommen oder verloren betrachtetes Frachtstück Schadenersatz geleistet ist, so kann der Entschädigungsberechtigte bei Empfangnahme der Entschädigung den Vorbehalt machen, dass ihm, falls das betreffende Frachtstück sich wieder finden sollte, hiervon Anzeige zu machen sei. Ueber einen solchen Vorbehalt ist auf Verlangen schriftliche Bescheinigung zu ertheilen.

Wird das Gut wieder aufgefunden, so kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht gegen Rückerstattung des als Gegenwerth des Frachtstückes erhaltenen Entschädigungsbetrages verlangen, dass ihm dasselbe von dem Orte, wo es gefunden wurde, bis zum ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde.

Art. 25: Schadenersatz für Beschädigung oder nur partiellen Verlust.

Wenn ein übernommenes Frachtstück beschädigt oder vermindert worden, beziehungsweise nur theilweise abhanden gekommen oder nur theilweise zu Grunde gegangen ist, so sind über die Voraussetzungen der Schadenersatzforderung und die Berechnung des Schadens die Bestimmungen der Art. 20 bis 24 analog anzuwenden.

Art. 26: Normaler Schadenersatz für Verspätung.

Für Versäumung der Lieferzeit hat die nach Art. 16 in Anspruch zu nehmende Bahnverwaltung als Schadenersatz die Hälfte der Fracht und sofern die Lieferung erst nach Verlauf der doppelten nach Art. 9 zu berechnenden Lieferungsfrist bewirkt wird, die ganze Fracht zu vergüten.

Art. 27: Zulassung höherer Schadenersatzforderungen für Verspätung.

Glaubt der Entschädigungsberechtigte einen grösseren Schaden, als nach den Bestimmungen des Art. 26 zu vergüten ist, nachweisen zu können, so ist ein solcher Anspruch mit der Massgabe zuzulassen, dass jedenfalls nicht mehr, als nach den Bestimmungen der Art. 20 bis 22 für gänzlichen Verlust des Frachtgutes zu vergüten ist, gefordert werden kann.

Art. 28: Beschränkung der Haftbarkeit.

Ob und in wie weit die nach Art. 16 in Anspruch zu nehmende Bahnverwaltung zur Abwendung oder Minderung der in den Artikeln 18 bis 27 normirten Entschädigungspflicht sich auf reglementarische Bestimmungen (Spezialtarife), die vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich gebilligt sind (vgl. Art. 2, 1), oder auf besondere Vereinbarungen zwischen dem Absender und der Absendungsstation, die in dem Frachtbriefe beurkundet sind (Art. 2, 1), berufen können, ist nach dem Rechte des Absendungsortes zu beurtheilen.

Die Abwendung oder Minderung der Entschädigungspflicht kann jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn irgend eine Verschuldung einer der betheiligten Bahnverwaltungen oder ihrer Leute als Ursache des Verlustes, der Verminderung, Beschädigung oder Verspätung nachgewiesen wird.

V.
Untergang der Entschädigungsforderungen durch Versäumniss der Reklamation oder durch Verjährung.

Art. 29: Versäumniss der Reklamation bei Ablieferung des Gutes.

Sind die nach Angabe der abliefernden Bahnverwaltnng auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und die Frachtstücke von Demjenigen, welcher nach Inhalt des Frachtbriefes oder nach späteren, in Gemässheit des Art. 10 ergangenen Dispositionen, zum Empfange berechtigt ist, ohne ausdrücklichen Vorbehalt in Besitz genommen worden, so sind alle Entschädigungsansprüche wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder Verspätung erloschen.

Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte sich auf den Nachweis stützen kann, dass der Verlust, die Minderung, Beschädigung oder Verspätung durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit irgend einer bei dem Transporte betheiligten Bahnverwaltung oder ihrer Leute herbeigeführt worden sei;
2. Entschädigungsforderungen wegen Verspätung, wenn die Reklamation innerhalb 8 Tagen nachträglich bei der nach Art. 16 in Anspruch zu nehmenden Bahnverwaltung angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen Mängel — Verlust am Gute, Minderung oder Beschädigung —, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, sofern die Entdeckung, sobald es nach dem ordnungsmässigen Geschäftsgange möglich war, erfolgt und nach Massgabe von Art. 14 rechtzeitig konstatirt worden ist. Von Seiten des Entschädigungsberechtigten ist hierbei der Beweis zu führen, dass der gerügte Mangel vor der Ablieferung entstanden ist.

Art. 30: Wirkung des Untergangs der Entschädigungsansprüche durch Versäumniss der Reklamation.

Entschädigungsansprüche, welche nach den Bestimmungen des Art. 26 erloschen sind, können weder im Wege einer Klage oder Widerklage, noch in dem einer Einrede (z. B. des Kompensationsanspruches) geltend gemacht werden.

Art. 31: Verjährung der Entschädigungsansprüche.

Klagen und Einreden (Kompensationsansprüche u. s. w.), welche auf noch nicht durch Anerkennung, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellte Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder Verspätung gegründet werden (Art. 17, Satz 2), unterliegen, sofern der Anspruch nicht schon nach den Bestimmungen des Art. 29 erloschen ist, einer einjährigen, und wenn es sich um Entschädigungsforderungen im Sinne der Ziffer 1 des Art. 29 handelt, einer fünfjährigen Verjährung.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Verminderung (beziehungsweise eines nur theilweisen Verlustes) an dem Tage, wo die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, wo die Lieferungsfrist abgelaufen ist.

Die Verjährung der Klage, beziehungsweise der Einrede, wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch schriftliche Anbringung der Reklamation sowohl des Absenders als des Empfängers bei der nach Art. 16 in Anspruch zu nehmenden Bahnverwaltung unterbrochen, in der Meinung, dass, so lange die Reklamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden könne.

Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung der Bahnverwaltung und werden zugleich die ihr anvertrauten Beweismittel (z. B. Frachtbriefe, Verbalprozesse) behufs wirksamer Anhebung des Prozesses zurückgegeben, so beginnt vom Empfange derselben an eine neue einjährige, beziehungsweise 5jährige Verjährung, welche nur durch förmliche Einleitung des Prozesses bei dem nach Art. 16 und Art. 17, Satz 2 kompetenten Gerichte unterbrochen werden kann.

VI.
Rückgriff der Bahnen unter einander.

Art. 32: Rückgriffsrecht derjenigen Bahn, auf deren Strecke der Unfall oder Fehler **nicht** vorgekommen ist.

Wenn eine nach Art. 16 in Anspruch zu nehmende Bahnverwaltung, welche in Gemässheit der Bestimmungen der Art. 18 bis 31 Schadenersatz zu leisten hat, den Nachweis zu erbringen im Stande ist, dass der fragliche Fehler oder Unfall nicht auf ihrer Strecke vorgekommen sein könne, so steht ihr für den ganzen Betrag, zuzüglich von Kosten und Zinsen, der Rückgriff zu gegen die ihr unmittelbar nachfolgende, beziehungsweise gegen die ihr unmittelbar vorangehende Bahnverwaltung.

Kann die auf diesem Wege in Anspruch genommene Bahn den Nachweis leisten, dass auch auf ihrer Strecke der fragliche Unfall oder Fehler nicht vorgekommen sein könne, so hat sie ihrerseits wieder den gleichen Rückgriff gegen die ihr vorangehende, beziehungsweise nachfolgende Bahnverwaltung.

Auf diesem Wege des Rückgriffes ist fortzufahren bis zu derjenigen Bahnverwaltung, auf deren Strecke der fragliche Fehler oder Unfall vorgekommen ist, oder doch vorgekommen sein kann.

Art. 33: Rückgriff der Bahn, auf deren Strecke der Unfall oder Fehler vorgekommen sein kann.

Kann eine Bahnverwaltung, welche in Gemässheit der Bestimmungen der Art. 18 bis 31 oder in Folge des nach Massgabe des Art. 32 gegen sie genommenen Rückgriffes Schadenersatz zu leisten hat, den Nachweis nicht erbringen, dass der fragliche Fehler oder Unfall auf ihrer Strecke nicht vorgekommen sein könne, und kann auch ihr gegenüber der Nachweis nicht erbracht werden, dass der fragliche Fehler oder Unfall auf ihrer Strecke vorgekommen sei, so ist die gesammte Schadenersatz-, beziehungsweise Rückgriffssumme zwischen ihr und allen denjenigen Bahnen, auf denen der Fehler oder Unfall überhaupt vorgekommen sein kann, nach der Länge der beim Transporte betheiligten Bahnstrecken zu repartiren.

Art. 34: Rückgriff, wenn mehrere Bahnen bei der Verursachung des Schadens betheiligt sind.

Wenn sich bei dem in Art. 32 und 33 normirten Rückgriffsverfahren herausstellt, dass der Schaden, für welchen nach Massgabe der Bestimmungen der Art. 18 bis 32 eine Bahnverwaltung vollen Ersatz zu leisten hat, durch das Zusammentreffen von Fehlern oder Unfällen, welche auf mehreren bei dem Transporte betheiligten Bahnen vorgekommen sind, entstanden ist, so ist die Schadenersatz-, beziehungsweise Rückgriffssumme unter diesen Bahnen nach Massgabe der Grösse ihres Verschuldens, und sofern dafür keine genügende Anhaltspunkte vorliegen, nach der Länge der beim Transporte betheiligten Strecken zu repartiren.

Hat eine Bahn durch Lässigkeit in der Correspondenz oder in der Beischaffung der Beweismittel die Schadenersatzleistung ganz oder theilweise herbeigeführt, so hat dieser Umstand ebenfalls Berücksichtigung zu finden.

Art. 35: Vorbehalt besonderer Vereinbarungen.

Besondere Vereinbarungen der Bahnen, wodurch unter ihnen der Rückgriff nach andern als den in Art. 32 bis 34 enthaltenen Vorschriften normirt wird, wie namentlich, wenn für Schäden von geringeren Beträgen zum Voraus auf jeden Rückgriff verzichtet wird, bleiben vorbehalten.

Art. 36: Kompetenz für Rückgriffsstreitigkeiten.

Alle zum gerichtlichen Austrag gelangenden Streitigkeiten über Rückgriffsansprüche der Bahnen unter einander sind vor demjenigen Gerichte, welches nach Art. 16 für die Hauptentschädigungsforderung competent ist, anhängig zu machen und von demselben in Ermangelung besonderer Vereinbarungen (Art. 35) nach den Bestimmungen der Art. 32 bis 34 zu beurtheilen.

Art. 37: Prozessualisches Verfahren und Streitverkündung.

Ueber das prozessualische Verfahren bei Rückgriffsstreitigkeiten, sowie namentlich über die Nothwendigkeit oder Zulässigkeit der Streitverkündung zur Wahrung von Rückgriffsansprüchen und der Verbindung des Hauptentschädigungsprozesses mit den Rückgriffsprozessen im Wege der Streitverkündung, sind die Gesetze desjenigen Conventionsstaates massgebend, dessen Gericht nach Massgabe der Art. 16, 17, Satz 1, und nach Art. 36 zuständig ist.

Art. 38.

Urtheile, welche von dem nach Art. 16, 17, Satz 1 und Art. 36 kompetenten Gerichte in Folge gepflogener Verhandlungen oder auf Grund eines Contumacialverfahrens, erlassen und nach den in Gemässheit des Art. 37 zur Anwendung zu bringenden Gesetzen rechtskräftig geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Conventionsstaaten Vollziehbarkeit.

Motive:

Als die schweizerische Bundesversammlung im Sommer 1874 mit Berathung eines Gesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen beschäftigt war, überreichten ihr die Herren de Seigneux von Genf und Dr. Christ von Basel eine Petition, in welcher ausgeführt wurde, dass es ebensowohl im Interesse des Publikums als der Bahnen dringend wünschbar sei, wenigstens gewisse Prinzipienfragen bezüglich des internationalen Eisenbahntransportes durch eine internationale Vereinbarung zu regeln, und dass daher auf Anbahnung einer solchen im Wege einer internationalen Konferenz hinzuwirken sei.

Die Petition wurde dem Bundesrathe zu entsprechendem Vorgehen überwiesen. Dieser liess dieselbe nebst einem die Anregung weiter motivirenden und befürwortenden Berichte des Eisenbahn- und Handelsdepartements durch seine Gesandten in Berlin, Paris, Rom und Wien den h. Regierungen der betreffenden Staaten mittheilen und richtete an sie das Ansuchen, ihre Ansichten über die Sache selbst sowohl, als über die Anhandnahme und Behandlung derselben äussern zu wollen.

Dabei wurden als Gegenstände der Vereinbarung nur folgende hervorgehoben:

1. Die Feststellung des Gerichtsstandes „für Reklamationen wegen Havarie und Verspätung.“
2. Die Einführung „gewisser einheitlicher Formalitäten für Konstatirung innerlicher wie äusserlicher Beschädigungen.“
3. „Die Annahme des allgemeinen Satzes, dass der letzte Frachtführer für die Fehler der vorangehenden Frachtführer haftet unter Vorbehalt seines Rückgriffes auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren.“
4. „Die Grenzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischenspediteure.“

Die in Anfrage gesetzten h. Regierungen haben insgesammt die Anregung günstig aufgenommen und ihre Geneigtheit, an einer Konferenz Theil zu nehmen, in Aussicht gestellt.

Von Seiten der deutschen Reichsregierung wurde jedoch bemerkt, dass sie erst dann auf die Angelegenheit näher einzutreten in der Lage sei, „wenn die zu vereinbarenden Vorschriften in Gestalt eines speziellen Entwurfes näher formulirt sein würden." In ähnlichem Sinne äusserte sich auch die österreichisch-ungarische Regierung dahin, „dass für eine derartige Verhandlung vor Allem die nöthige Grundlage durch ein vollständiges detaillirtes Programm geboten werden müsse."

Der Bundesrath hat nicht ermangelt, in der gewünschten Weise sich mit der Angelegenheit präparatorisch zu befassen, und ist nunmehr in der Lage, den Tit. Regierungen ein möglichst vollständig detaillirtes Programm in der Gestalt eines artikulirten Entwurfes für die allfällig zu vereinbarenden Bestimmungen vorzulegen.

Wenn schon in der Kommission der Fachmänner, welche die Aufgabe hatten, den Entwurf vorzuberathen, wiederholt die Ansicht durchbrach, dass es ausserordentlich wünschenswerth wäre, eine Vereinbarung auf weit umfassenderer Grundlage anzustreben, so glaubte man doch sich dermalen darauf beschränken zu sollen, einen Entwurf auszuarbeiten, der sich im Wesentlichen innerhalb des ursprünglichen Programms halte, und dies um so mehr, als die französische Regierung ihre Mitwirkung an den Bestrebungen nur unter der Bedingung zugesagt hat, dass die Grenzen jenes Programms nicht überschritten werden.

Der vorgelegte Entwurf hat nun den Zweck, in möglichst anschaulicher Weise die Fragen anzudeuten, welche nach hierseitiger unmassgeblicher Ansicht Gegenstand von Konferenzberathungen, beziehungsweise einer allfälligen internationalen Vereinbarung sein dürften, und beansprucht lediglich den Charakter eines Versuchs, jene Fragen in einer für die verschiedenen Staaten annehmbaren Weise zu lösen.

Zur nähern Beleuchtung des Entwurfs sei es gestattet, in Kürze die Gesichtspunkte und Gründe anzudeuten, welche zu den Vorschlägen des Entwurfs geführt haben.

I. Tragweite der Vereinbarung.

Zunächst wird die Konferenz die Vorfrage zu entscheiden haben:

> Ob durch die Vereinbarung gewisse einheitliche Normen des Frachtverkehrs der Eisenbahnen in dem Sinne als allgemein verbindlich festzustellen seien, dass sie in sämmtlichen Vereinsstaaten für den externen und internen Verkehr gelten sollen,

oder

> ob nur für den internationalen Frachtverkehr zwischen den Bahnen verschiedener Vereinsstaaten solche einheitliche Normen zu vereinbaren seien, neben denen jeder Staat für den internen Verkehr beliebige andere abweichende Normen festhalten, beziehungsweise neu einführen könne?

Der Entwurf hat sich auf den letztern Standpunkt gestellt.

Die mannigfachen Uebelstände und Schwierigkeiten, welche in Folge davon aus Verschiedenheit des Rechtes für den internen und desjenigen für den externen Verkehr der Bahnen ein und desselben Staates entstehen können, sind nicht übersehen worden. Sie werden aber aufgewogen durch die Befürchtung, dass bei Einhaltung des entgegengesetzten Standpunktes eine Einigung entweder gar nicht oder doch nicht für solche Normen würde erzielt werden, auf die im Interesse des Publikums das Hauptgewicht zu legen ist.

II. Begriff und Form des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

Hat man sich im Sinne des Entwurfes dafür entschieden, dass nur für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr einheitliche Normen zu vereinbaren, so drängt sich die weitere Frage in den Vordergrund:

> Wie soll dieser internationale Frachtverkehr materiell und formell gegenüber dem sonstigen Frachtverkehr abgegrenzt werden, für welchen

die Autonomie der einzelnen Konventionsstaaten in vollem Umfange gewahrt bleibt?

Vorschläge für die Lösung dieser Frage enthält der Entwurf in den Art. 1, 2 und 4.

Es wird hier der „internationale Eisenbahn-Frachtkontrakt" im Sinne der Vereinbarung, auf den sich die zu vereinbarenden Normen beziehen sollen, nach Inhalt und Form scharf abgegrenzt gegenüber sonstigen Frachtverträgen der Bahnen, für welche das besondere Recht der einzelnen Staaten in Geltung bleibt.

Als wesentlicher Inhalt dieses internationalen Eisenbahn-Frachtkontraktes erscheint hienach die Uebernahme eines Gütertransportes von einer Eisenbahnstation des einen Konventionsstaates zu einer Eisenbahnstation eines andern Konventionsstaates, welche mit ihr durch ununterbrochene dem Konventionsgebiete angehörende Schienenverbindungen zusammenhängt.

Als formell wesentlich erscheint ein directer Frachtbrief, welcher vom Absender nach den speziellen Vorschriften des Art. 2 ausgestellt und von der Absendungsbahn nach Art. 4 mit ihrem Stempel versehen wird.

Fehlt es an jenem Inhalte oder an dieser Form bei einem Frachtvertrage, so sollen nicht die Normen der Vereinbarung, sondern die besondern Rechte der einzelnen Konventionsstaaten auf denselben Anwendung finden.

III. Verpflichtung zur Eingehung des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

Eine höchst wichtige Frage, welche in dem ursprünglichen Programme nicht besonders berührt war, aber nothwendig zur Sprache kommen muss, geht dahin:

> Ob und in welcher Weise den Bahnverwaltungen eine Verpflichtung auferlegt werden solle, die ihnen vom Publikum angetragenen internationalen Frachtkontrakte in den durch die Vereinbarung festgesetzten Formen und mit den durch dieselbe normirten Rechtsfolgen einzugehen?

Es ist nicht zu verkennen, dass es dem Zwecke der Vereinbarung am vollkommensten entsprechen würde, wenn eine derartige Verpflichtung in analoger Weise normirt würde, wie dies im Deutschen Betriebsreglement vom 24. Mai 1874 für den Eisenbahnverkehr unter den zum Deutschen Reiche gehörenden Staaten geschehen ist. Es wären hiernach analog den Art. 46 bis 48 des erwähnten Reglements durch die Vereinbarung die besondern Voraussetzungen erschöpfend festzustellen, unter denen ausnahmsweise der Transport eines Gutes gänzlich abgelehnt oder von besondern Bedingungen abhängig gemacht werden dürfte.

Der Entwurf hat in den Eingangsworten des 2. Satzes des Art. 1 die erschöpfende Normirung der Verpflichtung zur Eingehung des internationalen Eisenbahn-Frachtkontraktes in dem angegebenen Sinne durch ein zu vereinbarendes Reglement als möglich und höchst wünschbar in Aussicht genommen. Für so lange aber bis ein solches ins Einzelne eingehende Reglement wirklich zu Stande gebracht sein würde, glaubte man sich mit dem in Art. 1, Absatz 2, ausgesprochenen Prinzipe behelfen zu sollen.

Hiernach darf eine Bahnverwaltung die Annahme des Gutes, das ihr unter Beobachtung der für den internationalen Frachtkontrakt vorgeschriebenen Formen übergeben wird, nur dann verweigern oder von Erfüllung besonderer Bedingungen abhängig machen, wenn dies nach den Gesetzen und Reglementen für den internen Verkehr der Absendungsbahn oder irgend einer derjenigen Bahnen, auf denen das Gut transportirt werden soll, vorgeschrieben, beziehungsweise zulässig ist.

Für die Aufstellung dieses Prinzips dürfte namentlich sprechen, dass ihm ein ähnlicher Gedanke zu Grunde liegt, wie dem Prinzipe der Gleichstellung der Ausländer mit den Inländern, das in der mannigfachsten Anwendung in Staatsverträgen über Niederlassung, Gewerbebetrieb, Prozesskautionen u. s. w. Anerkennung gefunden hat.

Jedenfalls dürfte durch dies Prinzip das Publikum gegenüber von Willkürlichkeiten der einzelnen Bahnverwaltungen weit besser geschützt sein, als durch eine zwar absolute und für das ganze Konventionsgebiet einheitlich geltende, aber nur unvollständige und dehnbare Normirung der Voraussetzungen, unter denen die Zurückweisung des internationalen Frachtgutes gestattet sein solle.

Hierbei ist noch darauf hinzuweisen, dass nach der Fassung des Art. 1, Satz 2, der Absendungsbahn die Beweislast obliegt, wenn sie das Vorhandensein der besondern Voraussetzungen behauptet, unter denen sie nach diesem Prinzipe zur Zurückweisung des Gutes berechtigt ist.

Ueber das Verfahren, welches im Falle der Verletzung der Verpflichtung zur Eingehung des internationalen Frachtkontraktes gegen die Verwaltung der Absendungsbahn einzuschlagen ist, hat sich der Entwurf nicht ausgesprochen. Man ging dabei von der Ansicht aus, dass darüber in jedem Konventionsstaate dieselben Grundsätze zur Anwendung zu bringen seien, welche für den Fall der unbefugten Zurückweisung eines internen Transportes in Geltung sind.

IV. Frachtsätze, Lieferfristen und andere stillschweigende Bestimmungen des Frachtvertrages.

Hat man sich für die Verpflichtung der Bahnen zur Eingehung des internationalen Frachtvertrages entschieden, so führt dies mit Nothwendigkeit zu einer weitern Frage, beziehungsweise einer Gruppe von weitern Fragen.

Man wird sich darüber entscheiden müssen:

> Ob für den internationalen Frachtvertrag besondere einheitliche Bestimmungen bezüglich desjenigen Theiles des Vertragsinhaltes zu vereinbaren seien, welcher beim sonstigen Frachtverkehr der Bahnen nicht durch spezielle Stipulationen im Frachtbriefe, sondern durch die Tarife und Reglemente bestimmt wird,

oder

> ob dafür auf dergleichem Tarife und Reglemente hinzuweisen sei, welche für die einzelnen beim internationalen Transport zusammenwirkenden Bahnen, beziehungsweise Bahnverbände, jeweilen in Geltung sind?

Als hierhergehörige Detailfragen, bei deren Erledigung entweder der erstere oder der letztere Standpunkt einzunehmen ist, dürften folgende anzuführen sein:

1. über die Art und Weise, wie die Absendungsbahn den Empfang der Güter zu bescheinigen hat;
2. über die Bestimmung des Transportweges, wenn deren mehrere zum Transportziele führen und der Absender denselben nicht ausdrücklich im Frachtbriefe namhaft gemacht hat;
3. über das Verfahren bei solchen Gütern, welche beim Uebergange über die Grenze einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung oder polizeilichen Prüfung unterliegen;
4. über Berechnung der Frachtsätze und Gebühren;
5. über Berechnung der Lieferfrist;
6. über das bei der Ablieferung einzuhaltende Verfahren, ob und innerhalb welcher Fristen die Güter zu avisiren oder dem Destinatär zuzuführen seien u. s. w.

Bei den im Entwurfe enthaltenen Vorschlägen zur Erledigung dieser Detailfragen hat derselbe in Beziehung auf Nr. 1 bis 3 den erstern, in Beziehung auf Nr. 4 bis 6 den letztern Standpunkt eingenommen.

Ueber die Zweckmässigkeit der für die 3 ersten Detailfragen in Vorschlag gebrachten absoluten einheitlichen Bestimmungen (Art. 4 Satz 2, Art. 5 Satz 4, Art. 2 lit. k, Art. 6) kann man sehr verschiedener Meinung sein. In Beziehung auf die unter Nr. 2 und 3 angeführten Detailfragen dürfte sich sogar Manches dafür anführen lassen, dass der entgegengesetzte Standpunkt bei ihrer Erledigung einzunehmen und für die Frage unter 2 das Reglement der

Absendungsbahn, für die unter 3 das der Grenzbahn als massgebend hinzustellen sei.

Dass dagegen für die absolute einheitliche Normirung der ersten Frage über die dem Absender einzuhändigende Bescheinigung ein dringendes Bedürfniss vorliegt, wird sich aus den späteren Erörterungen über die rechtliche Stellung ergeben, die dem Destinatär der Ablieferungsbahn gegenüber einzuräumen ist.

Zu 4 und 5. **Tarif und Lieferungsfrist.**

Dass bei Erledigung der unter 4 und 5 angeführten Fragen im Entwurfe der letztere der beiden obenerwähnten Standpunkte eingenommen worden ist, bedarf einer besondern Begründung.

Zweifellos würde es von Seiten des Publikums freudig begrüsst werden, wenn die Konferenz sich über eine einheitliche erschöpfende Normirung der Frachtsätze und Lieferfristen vereinbaren könnte, durch die zugleich auch den gerechten Erwartungen möglichster Wohlfeilheit und Raschheit des internationalen Transportes entsprochen würde.

Auch die Erreichbarkeit dieses Zieles würde nicht zu bezweifeln sein, wenn beim Eisenbahnverkehre in ähnlicher Weise, wie beim Verkehre der Briefpost und der Telegraphen, im ganzen Konventionsgebiete nur ganz wenige Staatsanstalten als finanziell interessirte Unternehmer betheiligt wären.

Dies ist aber eben nicht der Fall.

Beim internationalen Eisenbahnfrachtverkehre stehen umgekehrt als Unternehmer der Transportanstalten, als Frachtführer dem Publikum eine sehr grosse Zahl privatrechtlicher Persönlichkeiten mit eigenthümlichen Rechten gegenüber, die ihnen durch Konzessionen und Landesgesetze, bisweilen sogar durch rein privatrechtliche Verträge mit einzelnen Staatsregierungen verbürgt sind. Mit diesen Rechten der Eisenbahnunternehmungen, als juristischen Personen, stehen wieder die Rechte und Interessen einer geradezu unübersehbaren Anzahl einzelner Privatpersonen, der Aktionäre und Obligationäre, in untrennbarem Zusammenhange.

Eine gerechte Berücksichtigung aller dieser Rechte und Privatinteressen würde kaum möglich sein, wenn man auf dem Wege des Staatsvertrages, also einseitig und ohne Mitwirkung der Berechtigten und Interessenten, den Wünschen des Publikums auf einheitliche Feststellung möglichst niedriger Frachtsätze und möglichst kurzer Lieferfristen entsprechen wollte.

Es hat sich daher der Entwurf damit begnügt, zur Erledigung der unter 4 und 5 angeführten Fragen in den Art. 7 und 9 das Prinzip in Vorschlag zu bringen, dass Frachtpreis und Lieferfrist für den internationalen Transport durch eine Zusammenrechnung aller der Frachtsätze und Lieferfristen zu bestimmen ist, welche für die einzelnen Strecken, auf denen der Transport auszuführen ist, nach den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise Bahnverbände sich ergeben.

Zu 6. **Ablieferung, Pfand-, Vorzugs-, Retentionsrechte.**

Bezüglich der unter 6 angeführten Frage hat der Entwurf in Art. 12 eine rein prinzipielle Lösung in dem Sinne in Vorschlag gebracht, dass dafür einzig und allein die am Ablieferungsorte für die Ablieferungsbahn geltenden Gesetze und Reglemente massgebend sein sollten.

Soweit es sich bei der Ablieferung um rein kontraktlich obligationenrechtliche Rechtsverhältnisse handelt, wie z. B. um Avisirung, Zuführung u. s. w., dürfte die Aufstellung dieses Prinzips wohl kaum zu einem Bedenken Veranlassung geben.

Nach der Intention des Entwurfes sollten aber ganz allgemein ohne eine solche Beschränkung durch den Art. 12 alle die Zweifel und Schwierigkeiten ihre Lösung finden, welche bei Gelegenheit der Ablieferung des internationalen Transportgutes in Folge der grossen Verschiedenheit des Rechtes der einzelnen Länder, welche das Gut durchläuft, zur Sprache kommen.

Der Art. 12 soll sich ganz besonders auch auf die Pfand-, Vorzugs- und Retentionsrechte beziehen, welche bekanntlich in der allerverschiedensten Weise

den Frachtführern zur Sicherheit für ihre Forderungen aus dem Frachtverhältnisse eingeräumt werden.

Ob überhaupt und mit welchen materiellen und prozessualischen Wirkungen dergleichen Pfand-, Vorzugs- und Retentionsrechte am Frachtgute anzuerkennen seien, das soll nach der Intention des Art. 12 beim internationalen Eisenbahn-Frachtkontrakte sich einzig und allein nach dem Rechte des Landes richten, in welchem die Ablieferung stattfindet.

Bei den Konferenzberathungen dürfte zu erwägen sein, ob dem Prinzipe des Art. 12 eine solche Ausdehnung beizulegen, sowie eventuell, ob für diese Ausdehnung in der Stellung und Fassung des Art. 12 ein genügender Ausdruck zu finden sei.

V. Einseitige Dispositionsbefugniss während des Transportes.

Eine im ursprünglichen Programme nicht berührte Frage, für deren Normirung im Wege der internationalen Vereinbarung ein dringendes Bedürfniss vorliegen dürfte, ist

die Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Destinatärs an der transportirten Waare.

Es handelt sich dabei um die höchst kontroverse Frage:

Wer (Absender oder Destinatär) ist in der Zwischenzeit von dem Augenblicke an, wo der Frachtvertrag perfect geworden ist, bis zu dem Augenblicke, wo er in der Erfüllung des vom Frachtführer übernommenen Ablieferungsauftrags sein normales Ende erreicht, dem Frachtführer gegenüber zu einseitigen Dispositionen über das Frachtgut befugt, welche einen Widerruf oder eine Aenderung des Ablieferungsauftrages enthalten?

Während sich für den Transport zur See durch das Institut des Konnossementes (bill of lading) sehr bestimmte und im Wesentlichen auch bei allen Völkern moderner Kultur übereinstimmende Grundsätze über diese Frage herausgebildet haben, ist dieselbe für den Transport zu Lande und namentlich für den Eisenbahntransport in verschiedenen Staaten prinzipiell verschieden normirt und in einigen Staaten, so namentlich in Frankreich und Belgien, noch bis zur Stunde im Stadium der Kontroverse.

Bei den Vorschlägen zur Normirung dieser Frage für den internationalen Eisenbahn-Frachtkontrakt waren nicht weniger als 5 prinzipiell verschiedene Systeme in's Auge zu fassen.

1. Das System der Unabänderlichkeit des im Frachtbriefe enthaltenen Ablieferungsauftrages.

Die allereinfachste, zugleich aber den berechtigten Interessen des Handelsstandes am allerwenigsten zusagende Lösung der Frage würde die Annahme des Prinzipes sein, dass überhaupt gar Niemand, weder der Absender noch der Destinatär, vor Ankunft des Frachtgutes am Bestimmungsorte einseitig über dasselbe disponiren könne.

Merkwürdiger Weise wird dieses gewiss nicht empfehlenswerthe System von einzelnen französischen Schriftstellern als dermalen noch geltendes Recht Frankreichs dargestellt. (Vgl. Lanckmann, Traité des transports par chemins de fer en Belgique, pag. 214.)

2. Uebertragung des Institutes der Konnossemente auf den Eisenbahntransport.

Als eine die Interessen des Handelsstandes am meisten fördernde Lösung der Frage ist vielfach empfohlen worden, dass den Bahnen die Verpflichtung auferlegt werde, übertragbare (an Ordre oder geradezu an Inhaber lautende) Verpflichtungsscheine auf Verlangen des Absenders auszustellen, durch die sich das Eigenthum am Frachtgute in derselben Weise, wie durch das Konnossement beim Seetransporte verkörpere. Das einseitige Verfügungsrecht

würde hienach selbstverständlich nur dem jeweiligen formell legitimirten Inhaber des Scheines zustehen.

So viel Empfehlenswerthes dies System auch für sich haben mag, glaubte man doch davon gänzlich absehen zu sollen. Von Seiten der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen wurde dasselbe einstimmig als ihren Interessen widerstreitend und ihren ganzen Verwaltungsorganismus störend bekämpft. Es ist denn auch dies System in den übereinstimmenden Betriebsreglementen für Deutschland und Oesterreich-Ungarn ausdrücklich (Art. 50, Nr. 5) verworfen worden, obgleich für dessen Einführung durch das im deutschen Handelsgesetzbuche sehr ausführlich (§ 414 bis 419) normirte Institut des „Ladescheines“ der Weg gebahnt war.

3. Auf Namen lautendes Recepisse mit konnossementähnlicher Wirkung.

In Frankreich besteht die Verpflichtung, dem Absender ein auf seinen Namen lautendes Recepisse auszustellen.

Nach einer dort im Handelsstande sehr verbreiteten und auch in Gerichtsentscheidungen vielfach anerkannten Ansicht wird der Ausstellung eines solchen Recepisse's die Wirkung beigelegt, dass der Absender nur unter Rücklieferung desselben disponiren dürfe, der im Frachtbriefe bezeichnete, beziehungsweise im Recepisse erwähnte Destinatär aber durch den Besitz des Recepisse's schon vor Ankunft des Frachtgutes die ausschliessliche Dispositionsbefugniss erlange.

Dass übrigens dieses System, das auch ausserhalb Frankreichs in den Kreisen des Handelsstandes dringend empfohlen wird, dermalen noch keineswegs in Frankreich selbst als unbestritten geltendes Recht zu betrachten ist, geht aus einer Schrift von Sarrut, Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer, Paris 1874, No. 561, pag. 334, hervor.

Legislativ sanktionirt ist dieses System im ungarischen Handelsgesetzbuche vom Jahre 1875. In Art. 404 wird nämlich den aus Art. 402 des deutschen Handelsgesetzbuches entnommenen Bestimmungen im Sinne dieses Systemes der Zusatz beigefügt:

„Im Falle ein Aufgabsrecepisse ausgestellt ist, so steht dieses Verfügungsrecht nur dem Besitzer des Aufgabsrecepisse's zu.“

Es ist nicht zu verkennen, dass bei diesem System mit einem solchen Recepisse, obgleich es weder an Ordre noch an Inhaber lautet, doch ähnliche Wirkungen wie mit einem Konnossemente verbunden sind.

4. Das im Deutschen Reiche und in Oesterreich diesseits der Leitha geltende Recht.

Von dem im deutschen Handelsgesetzbuche fakultativ zugelassenen Institute der Ladescheine machen die deutschen Eisenbahnen prinzipiell keinen Gebrauch.

Es kommt daher für diese Eisenbahnen das im deutschen Handelsgesetzbuche für den Fall der Nichtausstellung eines Ladescheines in den Art. 402, 403 und 405 normirte System zur Anwendung.

Hienach hat der Frachtführer ohne Rücksicht auf ein etwaiges Recepisse oder Frachtbrief-Duplikat die einseitigen Verfügungen des Absenders bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte und auch nach der Ankunft noch so lange zu befolgen, bis der Destinatär entweder den Frachtbrief erhalten oder auf Auslieferung des Gutes und Uebergabe des Frachtbriefes eine förmliche Klage angestellt hat. Vor diesem entscheidenden Augenblicke steht dem Destinatär selbst dann keinerlei einseitige Dispositionsbefugniss zu, wenn er sich auch im Besitze eines ihm vom Absender zugesandten Recepisse's oder Frachtbrief-Duplikates befindet.

5. Das in Art. 16 des schweizerischen Gesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875 neu eingeführte System.

Es soll über die Befugniss zur einseitigen Zurücknahme oder Abänderung des im Frachtkontrakte enthaltenen Ablieferungsauftrages eine in den Frachtbrief aufzunehmende Klausel entscheiden.

Wird im Frachtbriefe gesagt, „dass das Gut auf Rechnung und Gefahr des Absenders reise," so ist der Absender, — wird dies nicht gesagt, so ist der Destinatär zu diesen einseitigen Dispositionen befugt.

Diesem Systeme liegt ein völlig neuer, in Rechtswissenschaft und Praxis bis dahin nicht berücksichtigter Gedanke zu Grunde, der daher einer ausführlichen Erörterung bedarf.

Sofern beim Frachtvertrage ausser den beiden Kontrahenten, dem Absender und Frachtführer, überhaupt noch eine dritte Person, der Destinatär, erwähnt wird, sind zwei wesentlich verschiedene Deutungen oder juristische Konstruktionen desselben möglich.

1. Es kann der Vertrag so aufgefasst werden, als habe sich der Absender die Transportirung und Ablieferung des Gutes an den Destinatär, als dessen Stellvertreter und im Namen desselben, vom Frachtführer versprechen lassen, so dass die aus diesem Versprechen entspringenden Rechte dem Destinatär als eigene kontraktliche Rechte gegenüber dem Frachtführer zustehen sollen.

2. Es kann der Vertrag aber auch umgekehrt in dem Sinne aufgefasst werden, dass alle Rechte aus demselben dem Absender als eigene Rechte zustehen sollen, so dass der Destinatär einzig und allein als Stellvertreter des Absenders bei Vollziehung des Vertrages mitzuwirken habe.

Welche von diesen beiden entgegengesetzten Auffassungen der wahren Willensmeinung der Kontrahenten entspreche, ist bei der bisher üblichen Einrichtung der Frachtbriefe aus dem Wortlaute derselben nicht zu erkennen.

Ob durch eine rechtliche Präsumption für die eine oder die andere dieser Deutungen die wahre Willensmeinung der Kontrahenten häufiger getroffen werde, das wird in verschiedenen Ländern sehr verschieden zu beantworten sein.

Am häufigsten wird es sich beim Frachtvertrage um verkaufte Waare handeln.

Wo daher nach positiven Gesetzen oder doch nach der Rechtsanschauung des Kaufmannsstandes das Eigenthum an verkaufter Waare schon mit der Absendung der Faktura oder doch mit Uebergabe der Waare an den Frachtführer auf den Käufer übergeht, da wird die erste Auffassung häufiger der wahren Willensmeinung der Kontrahenten entsprechen. Wo umgekehrt das Eigenthum an verkaufter Waare erst mit der thatsächlichen Besitzergreifung des Käufers auf diesen übergeht, da wird die zweite Auffassung häufiger mit der wahren Willensmeinung der Kontrahenten im Einklange stehen.

Der Grundgedanke des neuen Systems geht nun dahin, den Absender selbst in jedem einzelnen Falle durch Gebrauch oder Nichtgebrauch einer ganz bestimmten Klausel im Frachtbriefe entscheiden zu lassen, welche von den beiden an sich möglichen Deutungen zur Anwendung zu bringen sei.

Ob diese Klausel in einer mehr oder weniger zweckmässigen Weise im Gesetze formulirt wird, ändert an dem Grundgedanken nichts, sofern nur überhaupt dafür gesorgt ist, dass in jedem einzelnen Falle aus der Form des Frachtbriefes unzweideutig hervorgehe, welcher von beiden Auffassungen der Vorzug gegeben wird. —

Die im schweizerischen Gesetze als entscheidend hingestellte Klausel ist, wie seither die Praxis gezeigt hat, nicht glücklich gewählt. Denn es sind sehr wohl Fälle denkbar, wo die Waare nach der wahren Willensmeinung des Absenders zwar auf Rechnung und Gefahr des Destinatärs reisen, dieser aber gleichwohl bis zur effektiven Vollziehung des Ablieferungsauftrages keinerlei eigene Rechte gegenüber dem Frachtführer erwerben solle. Man braucht ja nur an den gar nicht so seltenen Fall zu denken, wo der Verkäufer, weil er dem Käufer nicht traut, diesem das Gut unter Nachnahme des Preises und der Transportkosten zusendet. In diesem und ähnlichen Fällen wird der Absender nach schweizerischem Gesetze zu einer thatsächlich nichtrichtigen Erklärung im Frachtbriefe genöthigt, wenn er sich die Rechtsstellung sichern will, die allein seiner wahren Willensmeinung entspricht.

Diesen Uebelstand hat der Entwurf, indem er den Grundgedanken des Systems aufnimmt, zu vermeiden gesucht.

Er hat ebenso, wie das schweizerische Gesetz, die erste der beiden an

sich möglichen Deutungen präsumirt. Er hat aber als entscheidende Klausel, deren sich der Absender zu bedienen hat, um die entgegengesetzte Auffassung für massgebend zu erklären, die mit der wahren Willensmeinung übereinstimmende Bemerkung vorgeschrieben (Art. 2, lit. d.), „dass er sich anderweitige Verfügung vorbehalte.“

Mit dieser Modification und Beseitigung einiger mit dem Grundgedanken nicht ganz im Einklange stehender Detailbestimmungen glaubte der schweizerische Bundesrath das im schweizerischen Gesetze enthaltene System der Konferenz zur Annahme empfehlen zu sollen.

Durch dasselbe dürften im Wesentlichen auch die Vortheile für das Publikum erreicht werden, wegen deren sich der Kaufmannsstand vielfach für die oben unter 2 und 3 dargestellten Systeme ausgesprochen hat.

Denn nach dem neuen Systeme kann der Destinatär, wenn ihm ein Duplikat des Frachtbriefes, in welchem die betreffende Klausel weggelassen ist, zugesandt wird, nahezu ebenso unbedenklich dem Verkäufer Vorschüsse machen und die Waare noch vor Ankunft weiter verkaufen, wie wenn ihm ein Konnossement (Ladeschein) oder ein Recepisse mit konnossementähnlicher Wirkung eingehändigt wird.

Dabei ist von den Belästigungen, welche die Bahnverwaltungen als mit dem Systeme der Konossemente oder ähnlicher Papiere verbunden befürchten, keine Rede.

Als ein gewichtiges Argument für die Empfehlung des neuen Systems dürfte endlich noch in Betracht kommen, dass durch dasselbe sich eine Grundlage für eine prinzipielle Entscheidung der im ursprünglichen Programme an die Spitze gestellten Frage ergiebt, zu deren Erörterung nunmehr überzugehen ist.

VI. Legitimation und Gerichtsstand.

Die im ursprünglichen Programme an die Spitze gestellte Frage des Gerichtsstandes lässt sich nicht trennen von der weitern Frage über die Legitimation der Parteien. Mit dieser aber hängt wieder das im ursprünglichen Programme unter Nr. 3 als unabweisbar hingestellte Prinzip der Haftbarkeit der Ablieferungsbahn für die Vorbahnen auf's Engste zusammen.

Es dürfte dieser Komplex von Fragen kurz so zu präzisiren sein:

Welche Grundsätze sind für die Legitimation der Parteien und für den Gerichtsstand bezüglich der aus Nichterfüllung des internationalen Frachtkontraktes (Verlust, Beschädigung, Verspätung) entspringenden Klagerechte zu vereinbaren?

A. Aktiv-Legitimation.

Die Normirung betreffend die Aktiv-Legitimation für diese Klagerechte ergiebt sich, sobald man das unter V. 5 proponirte System zum Ausgangspunkte nimmt, ganz von selbst.

Ist überhaupt kein vom Absender verschiedener Destinatär im Frachtbriefe erwähnt, so kann selbstverständlich nur der Absender zur Klage in eigenem Namen befugt sein.

Ist dagegen ein vom Absender verschiedener Destinatär erwähnt, so wird, je nachdem der Absender durch Weglassung oder Beifügung der entscheidenden Klausel („Vorbehalt anderweitiger Verfügung“) sich für die erstere oder die letztere der beiden an sich möglichen Deutungen erklärt hat, im ersteren Falle der Destinatär, im letzteren der Absender zunächst legitimirt sein.

Wenn der Entwurf gegen genügende Kaution im ersteren Falle auch den Absender und im letzteren Falle auch den Destinatär als legitimirt anerkennt, so ist das eine Inkonsequenz, für die aber sehr triftige Zweckmässigkeitsgründe sprechen.

Man hatte dabei solche Ausnahmsfälle im Auge, wo nach den zwischen dem Absender und Destinatär bestehenden Rechtsverhältnissen der zunächst Legitimirte zur Abtretung seines Klagerechtes verpflichtet sein würde. So

z. B. wenn durch die Absendung der Waare mit Frachtbrief ohne Vorbehalt der Disposition ein Verkaufsgeschäft realisirt werden sollte, das dem Destinatär, als Käufer, proponirt, aber von diesem nicht acceptirt worden war, oder das nachträglich wieder rückgängig geworden ist.

In derartigen Fällen sollte der zunächst nicht Legitimirte der Nothwendigkeit überhoben werden, sich die Legitimation zuerst durch eine freiwillige oder gar erst durch Process zu erzwingende Abtretung verschaffen zu müssen. Zugleich sollten die Bahnverwaltungen durch die Kaution gegen alle nachtheiligen Folgen geschützt werden.

Durch diese höchst beschränkte Anerkennung einer aktiven Solidarität zwischen Absender und Destinatär sollte übrigens durchaus nichts an den Grundsätzen geändert werden, welche der Entwurf für die passive Legitimation und den Gerichtsstand in Vorschlag bringt.

B. Passiv-Legitimation und Gerichtsstand.

Soll die sehr nahe liegende Gefahr vermieden werden, dass über die Folgen ein und desselben internationalen Frachtkontraktes ganz entgegengesetzte Urtheile Rechtskraft erlangen, so darf nur ein einziges zum Voraus durch die Vereinbarung bestimmtes Gericht als kompetent anerkannt werden.

Sollen die unabsehbaren Verzögerungen und Schwierigkeiten, welche an sich die Betheiligung verschiedener Bahnen verschiedener Staaten an ein und demselben Transporte für den Klagberechtigten mit sich bringt, beseitigt oder doch möglichst vermindert werden, so muss nach der Vereinbarung feststehen, welche einzelne Bahn für die übrigen die Verantwortung vor dem kompetenten Gerichte zu übernehmen und eventuell die dem Kläger zuerkannte Entschädigung vorbehaltlich ihres Rückgriffes zu bezahlen habe.

Will man diese Bedürfnisse als unabweisbar anerkennen und denselben Rechnung tragen, so ergeben sich auch die für den Gerichtsstand und die Passiv-Legitimation aufzustellenden Normen ganz von selbst aus dem oben (V. 5) entwickelten Grundgedanken.

Ist überhaupt kein vom Absender verschiedener Destinatär bezeichnet, oder ist durch den Vorbehalt des Dispositionsrechtes zu erkennen gegeben, dass der Absender als der einzige selbstständig Berechtigte (als Eigenthümer des Frachtgutes) in Betracht kommen soll, so kann den präsumptiven Interessen der Betheiligten nur dadurch entsprochen werden, dass das dem Absender zunächst gelegene Gericht des Absendungsortes dasjenige sei, bei welchem die Reklamationen processualisch geltend zu machen sind, und dass die Absendungsbahn den ganzen Transport zu verantworten habe.

Ist dagegen durch Bezeichnung eines vom Absender verschiedenen Destinatärs und Weglassung des Vorbehaltes die entgegengesetzte, die im Entwurfe präsumirte Deutung des Frachtvertrages für massgebend erklärt worden, so sind umgekehrt die Interessen der Betheiligten nur dadurch zu wahren, dass das dem Destinatär zunächst gelegene Gericht des Bestimmungsortes für kompetent erklärt und der Ablieferungsbahn die Verantwortung für den ganzen Transport überbunden werde.

Dabei ist nicht übersehen worden, dass im letzteren Falle die juristische Konstruktion der Verantwortlichkeit der Ablieferungsbahn grosse Schwierigkeit macht, wenn es sich nicht um Verspätung, Havarie oder bloss partielle Verluste am Frachtgut, sondern vielmehr um den totalen Untergang eines gar nicht an den Bestimmungsort, ja nicht einmal bis zur Ablieferungsbahn gelangten Frachtgutes handelt. Da kann es vorkommen, dass der Ablieferungsbahn die Verantwortung zufällt, obgleich sie weder durch Uebernahme des Frachtgutes, noch durch Empfang des Frachtbriefes, noch sonst irgendwie ausdrücklich oder thatsächlich ihre Zustimmung zu der ihr angesonnenen Vertretung der Vorbahnen zu erkennen gegeben hat.

Vom Standpunkte des bisherigen Rechtes würde in einem solchen Falle weder nach allgemeinen Grundsätzen, noch nach deutschem Handelsgesetz-

buche (Art. 401), noch nach dem schweizerischen Gesetze (Art. 36, Satz 1), noch auch endlich nach der französischen und belgischen Praxis (Lanckmann l. c. pag. 364 Nr. 500 und pag. 427 Nr. 555) von einer Verpflichtung der Ablieferungsbahn, den ganzen Transport zu vertreten, die Rede sein können. Denn hier fehlt es nach dem bisherigen Rechte an jeder denkbaren Grundlage eines kontraktlichen Verhältnisses zwischen der Ablieferungsbahn einerseits und dem Destinatär, beziehungsweise den Vorbahnen andererseits.

Diese Grundlage kann einzig und allein durch eine Rechtsfiktion, durch die gesetzliche Annahme gewonnen werden, dass sich ganz allgemein alle zum Vereinsgebiete gehörenden Bahnen gegenseitig verpflichtet haben, bei jedem einzelnen unter den Gesichtspunkt des internationalen Frachtvertrags im Sinne der Vereinbarung fallenden Transporte sich gegenseitig in der angegebenen Weise zu vertreten.

Dass für eine solche Rechtsfiktion dringende Bedürfnisse sprechen, dass nur durch sie eine ganze Reihe von Schwierigkeiten gelöst werden, welche ausserdem mit der Normirung des internationalen Eisenbahntransportes verbunden sind, bedarf wohl kaum einer Auseinandersetzung.

Ob aber etwa durch dieselbe den Bahnen eine allzu unbillige Zumuthung gemacht werde, gegen die sie mit vollem Rechte Verwahrung einlegen könnten, das wird von der weiteren Frage abhängen, ob und in welcher Weise für den Rückgriff der Bahnen unter einander genügende Garantien geboten werden.

VII. Rückgriff der Bahnen unter einander.

Es erweitert sich hiernach das ursprüngliche Programm um einen weitern Punkt, um die Frage nämlich:

Wie ist der Rückgriff derjenigen Bahn, welche für den ganzen Transport verantwortlich zu machen ist, gegen die übrigen bei dem Transporte betheiligten Bahnen und dieser unter einander zu normiren?

Soll überhaupt die Ablieferungsbahn, beziehungsweise die Absendungsbahn dazu verpflichtet werden, für Fehler und Zufälle, die nicht auf ihrer Strecke, ja nicht einmal innerhalb des Staates, dem sie angehört, vorgekommen sind, die Verantwortung zu übernehmen, so verträgt sich das mit den Anforderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit nur, wenn dieselbe Vereinbarung, die ihr eine solche Verpflichtung auferlegt, ihr auch genügende Garantien für Geltendmachung ihres Rückgriffsrechtes gewährt.

Am schlagendsten tritt die Nothwendigkeit, den Rückgriff durch einheitliche Normirung desselben ausser allen Zweifel zu stellen, in dem bereits besprochenen Falle hervor, wo der Ablieferungsbahn die Verantwortung für einen Transport zugemuthet wird, von welchem sie möglicher Weise gar nichts erfahren hatte.

Um möglichst vollkommene Garantien für den Rückgriff zu gewähren, hat der Entwurf in Art. 17 Satz 2 und Art. 32 bis 38 eine Reihe von Normen in Vorschlag gebracht, die zum Theile mit dem bisherigen Rechte und den Uebungen der Bahnverbände im Einklange stehen, zum Theile aber prinzipiell davon abweichen.

Unter den letztern ist die Bestimmung (Art. 17 Satz 2 und Art. 38) hervorzuheben, dass für alle Rückgriffsverhältnisse, soweit darüber überhaupt eine gerichtliche Entscheidung anzurufen ist, ausschliesslich dasselbe Gericht zu entscheiden haben soll, welches für den Schadenersatzanspruch selbst kompetent ist.

Gerade hiedurch dürfte einzig und allein die nothwendige Garantie gegen Schwierigkeiten und Gefahren, ja sogar offenbare Rechtswidrigkeiten zu erzielen sein, die ohne eine solche Bestimmung geradezu unvermeidlich sein würden.

Einer verschiedenen Auslegung der Vereinbarung in den höchsten Gerichten der verschiedenen Konventionsstaaten wird selbst durch die klarste und bestimmteste Fassung nicht vollkommen vorgebeugt werden können. Ausserdem sind und bleiben die Grundsätze über Zulassung und Würdigung von Beweismitteln in den verschiedenen Staaten sehr verschieden.

Gerichte verschiedener Staaten würden daher beim allerbesten Willen zu ganz entgegengesetzten Urtheilen über ein und denselben Thatbestand gelangen können, wenn sie über die Frage, ob überhaupt und in welchem Umfange ein zur Schadenersatzforderung berechtigender Fehler oder Unfall im Sinne der Vereinbarung vorliege, das eine als im Hauptprozesse, das andere als im Rückgriffsprozesse zuständig, zu entscheiden hätten. Es wäre somit die Gefahr unvermeidlich, dass eine Bahn wegen irgend welcher Vorgänge, die auf einer andern Bahn eines andern Staates vorgekommen sind, verurtheilt werde, ohne sich dafür im Rückgriffswege wieder erholen zu können.

Gegen derartige Gefahren gewährt die in Vorschlag gebrachte Kompetenzbestimmung möglichst vollkommene Sicherheit, wenn zugleich im Sinne des am Schlusse des Entwurfes beantragten Prinzipes (Art. 38) jede rechtskräftige Entscheidung eines nach der Vereinbarung kompetenten Gerichtes in allen Konventionsstaaten als vollziehbar anerkannt wird.

Dagegen glaubte man, ohne die berechtigten Interessen des Publikums zu verletzen, keinerlei Garantie gegen die übrigens gewiss sehr ferne liegende Gefahr gewähren zu können, dass eine rückgriffsberechtigte Bahn wegen Insolvenz der rückgriffspflichtigen Bahnen ohne irgend ein eigenes Verschulden zu Schaden kommen könne.

VIII. Konstatirung des Zustandes des Frachtgutes durch Expertise.

Die schon im ursprünglichen Programme sub Nr. 2 aufgestellte Frage geht dahin:

Ob und in welcher Weise sind gewisse einheitliche Formalitäten für Konstatirung äusserlicher und innerlicher Beschädigungen einzuführen?

Im Entwurfe ist von der Ansicht ausgegangen worden, dass in Beziehung auf derartige mit dem Prozessrechte und den Gerichts- und andern organischen Einrichtungen zusammenhängende Fragen möglichst wenig tief in die Partikulargesetzgebung einzugreifen sei.

Es hat sich daher der Entwurf darauf beschränkt, nur in zwei Fällen eine Normirung des Verfahrens zur Konstatirung des Thatbestandes in Vorschlag zu bringen.

In Art. 13 ist der abliefernden Bahn die Befugniss eingeräumt, beziehungsweise die Verpflichtung auferlegt, den Thatbestand durch gerichtlich ernannte Experten konstatiren zu lassen, wenn wegen angeblich mangelhafter Beschaffenheit des Frachtgutes (partiellen Verlustes, Beschädigung, schlechter Qualität) der Destinatär entweder geradezu die Annahme verweigert, oder doch für sich oder den Absender eine Reklamation vorbehält. Die Verpflichtung zur Auswirkung dieser Expertise und zur Mittheilung derselben an den Absender ist der Bahn nur auferlegt, wenn es sich um Frachtgut handelt, das nach dem unter V. 5 vorgeschlagenen Systeme präsumptiv als Eigenthum des Absenders zu betrachten ist.

In Art. 14 ist dem Destinatär die Auswirkung einer Expertise innerhalb einer Frist von 8 Tagen zur Pflicht gemacht, wenn er nach Annahme des Gutes wegen verborgener Mängel zu reklamiren beabsichtigt.

IX. Voraussetzungen, Umfang und Beschränkungen der Entschädigungsverbindlichkeit.

Unter der im ursprünglichen Programme unter Nr. 4 angedeuteten Frage über die Grenzen der Haftbarkeit hatten die Petenten, wie aus ihrer Denkschrift pag. 35 hervorgeht, zweierlei zusammengefasst:

1. Welche Normen sind als Regel für Voraussetzungen und Umfang der Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung gegen die Bahnen aufzustellen?
2. Innerhalb welcher Grenzen ist den Bahnen eine Wegbedingung oder Beschränkung der nach diesen Normen begründeten Entschädigungspflicht zu gestatten?

Hinsichtlich der ersten Frage hat der Entwurf in Art. 18 bis 27 ein erschöpfendes System solcher Normen in Vorschlag gebracht.

Dasselbe schliesst sich im Wesentlichen an die im schweizerischen Gesetze vom 20. März 1875 enthaltenen Bestimmungen an. Es hält in Beziehung auf Strenge gegenüber den Bahnen so ziemlich die Mitte zwischen den weit strengern Prinzipien des französischen Rechtes und den weit milderen Bestimmungen, welche auf Grundlage des deutschen Handelsgesetzbuches und der übereinstimmenden Betriebsreglemente (gültig seit 1. Juli 1874) für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarn's in Geltung sind.

Das wichtigste Beispiel bietet die in Art. 20 vorgeschlagene Bestimmung über einen Normalsatz oder ein Entschädigungsmaximum von Fr. 1500 per 50 Kilogramm, das nur bei gewöhnlicher Fracht, nicht aber bei Eilfracht zur Anwendung kommen soll. Das französische Recht erkennt auch nicht einmal bei gewöhnlicher Fracht irgend ein derartiges Maximum an. In dem deutschen und österreich-ungarischen Betriebsreglemente ist dagegen ein solches Entschädigungsmaximum beim Mangel besonderer Werthangabe von nur 60 Mark pro 50 Kilogramm und zwar ohne Unterscheidung zwischen gewöhnlicher und Eil-Fracht festgestellt.

Ein anderes weniger wichtiges Beispiel bietet der Art. 22 des Entwurfes. Während nach französischem Rechte in allen Fällen ein nachweisbarer, den gemeinen Handelswerth (beziehungsweise die Werthangabe) überschreitender indirekter oder individueller Schaden zu ersetzen ist, das deutsche Handelsgesetzbuch dagegen eine solche Verpflichtung nur bei nachgewiesener „böslicher Handlungsweise" anerkennt, hat der Art. 22 zur Begründung eines derartigen Entschädigungsanspruches den Beweis des dolus oder der groben Fahrlässigkeit für nothwendig und für genügend erklärt.

Ob der Entwurf bei diesen und ähnlichen Vorschlägen die richtige Mitte getroffen habe und ob überhaupt die hier vorgelegten Vorschläge zur Normirung der Entschädigungspflicht als zweckmässig zu betrachten seien, darüber kann man verschiedener Ansicht sein.

Schwerlich aber wird man bezweifeln, dass die internationale Vereinbarung, sofern sie ihren Zweck erreichen soll, irgend ein erschöpfendes System von Normen für die Entschädigungspflicht, sei es nun das im Entwurfe vorgeschlagene oder ein anderes, aufstellen müsse, das wenigstens zunächst und in erster Linie für den internationalen Frachtkontrakt unter Vorbehalt besonders zu begründender Ausnahmsfälle in allen Konventionsstaaten zur Anwendung zu bringen sei.

Hinsichtlich der zweiten Frage, ob und inwieweit dergleichen Ausnahmsfälle anzuerkennen, ob und inwieweit eine Wegbedingung oder Beschränkung der durch die Vereinbarung normirten Haftbarkeit statthaft sein solle, hat der Entwurf sich beschränkt, nur zwei unbedingt gültige, überall verbindliche Grundsätze aufzustellen, im Uebrigen aber auf das besondere Recht des Absendungsortes zu verweisen.

Die beiden als unbedingt verbindlich in Vorschlag gebrachten Grundsätze sind:

1. Es soll eine Wegbedingung oder Beschränkung der in der Vereinbarung normirten Haftbarkeit jedenfalls nicht berücksichtigt werden, wenn auf dieselbe nicht im Frachtbriefe selbst, sei es nun durch Einfügung des ganzen Inhaltes der betreffenden Verabredung oder durch Bezugnahme auf eine reglementarische Bestimmung ausdrücklich hingewiesen worden ist.
2. Es soll eine noch so ausdrückliche Wegbedingung oder Beschränkung der Haftbarkeit nicht geltend gemacht werden können, wenn der Kläger, entgegen der in Art. 18 enthaltenen Normirung der Beweislast, den Beweis übernimmt und erbringt, dass der Verlust, die Beschädigung oder Verspätung durch ein Verschulden irgend einer beim Transporte betheiligten Bahn, resp. ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Ob und inwieweit aber innerhalb dieser durch die Vereinbarung selbst gezogenen Grenzen der Privatautonomie Spielraum zu gewähren sei, ob insbe-

sondere die Absendungsbahn einen Transport ablehnen dürfe, weil der Absender sich einer ihm angesonnenen Wegbedingung oder Beschränkung der Haftbarkeit nicht unterziehen will und ob vielleicht die fragliche Wegbedingung oder Beschränkung der Haftbarkeit, auch wenn sich der Absender ihr unterzogen hat, als null und nichtig zu betrachten sei, darüber soll nach dem am Absendungsorte geltenden Rechte entschieden werden.

Dass diese Hinweisung auf das Recht des Absendungsortes hinsichtlich der letzten und engsten Grenzen der Privatautonomie mit den allgemeinen Grundsätzen des internationationalen Privatrechtes vollkommen im Einklange stehe, wird schwerlich in Frage zu stellen sein. Denn nach diesen allgemeinen Grundsätzen kann ein Vertrag, der nach absolutem Rechte desjenigen Staates, wo er zuerst in's Leben treten sollte, null und nichtig ist, nicht ohne jede neue Vertragsberedung einfach dadurch Geltung erlangen, dass sich später die gleichen Vertragsparteien, resp. ihre Vertreter in einem andern Staate als Kläger und Beklagter gegenübertreten.

Auf der anderen Seite lässt sich aber auch nicht verkennen, dass in Folge dieses Prinzipes in denjenigen Fällen, wo der Richter des Ablieferungsortes zu entscheiden hat, Schwierigkeiten entstehen, die auf dem Wege der internationalen Vereinbarung zu beseitigen, an und für sich höchst wünschbar wäre.

Der Entwurf hat aber von Vorschlägen zu einer absoluten und einheitlichen Normirung auch dieser letzten und engsten Grenzen der Privatautonomie abgesehen, weil dabei, um die Bedürfnisse des Publikums mit den berechtigten Interessen der Bahnen in Einklang zu bringen, eine allzu weitgehende Kasuistik kaum zu vermeiden gewesen sein würde.

Man glaubte sich der Hoffnung hingeben zu dürfen, es werde mit der Zeit das Bedürfniss dazu führen, dass in jedem einzelnen Konventionsstaate für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr im Sinne der Vereinbarung und auf Grundlage derselben erschöpfende Reglemente publizirt werden, aus denen sich der Richter jedes andern Konventionsstaates leicht die erforderliche Kenntniss über diese letzten und engsten Grenzen der Privautonomie werde verschaffen können.

X. Verschweigung und Verjährung der Reclamationen.

Die letzte Erweiterung des ursprünglichen Programmes besteht in der Frage:

Welche gemeinsamen Normen sind in Beziehung auf Untergang der Reklamationen durch blosses Stillschweigen des Destinatärs bei Empfangnahme des Gutes oder durch Ablauf aussergewöhnlich kurzer Klagverjährungsfristen zu vereinbaren?

Es handelt sich hier um zwei eigenthümliche Rechtsinstitute des Frachtverkehres, die zwar in den bedeutendsten modernen Handelsgesetzgebungen (Art. 105 und 108 des französischen, Art. 408 des deutschen, Art. 84 und 88 des italienischen, Art. 93 und 95 des holländischen, Art. 410 des ungarischen Handelsgesetzbuches) ihren Grundzügen nach übereinstimmend anerkannt, aber im Einzelnen doch durch das Gesetz und Gerichtspraxis sehr verschiedenartig gestaltet sind.

Beide Institute haben mit einander gemein, dass sie nicht auf allgemeinen Rechtsprinzipien, sondern vielmehr Utilitäts- und Billigkeitsrücksichten im einseitigen Interesse der Frachtführer beruhen, und dass sie beide den Erfolg haben können, den Untergang einer an sich gegen den Frachtführer begründeten Forderung unter gewissen Voraussetzungen ohne Befriedigung, ja sogar ohne Wissen und Wollen des Berechtigten herbeizuführen.

Dass eine einheitliche und möglichst erschöpfende Normirung dieser Rechtsinstitute für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr ein dringendes Bedürfniss sei, ist nicht zu verkennen. Man vergegenwärtige sich nur die Lage des Destinatärs, wenn er die Stellung eines blossen Mandatars des Absenders einnimmt und es sich darum handelt, die von diesem am Absendungsorte gerichtlich geltend zu machenden Rechte zu wahren. Darf er darauf hin-

gewiesen werden, sich darüber in den Gesetz- und Präjudicienbüchern eines ihm völlig fremden Staates Rathes zu erholen?

Aber nicht bloss den Parteien, sondern auch den Gerichten werden die grössten Verlegenheiten und Schwierigkeiten erspart, wenn diese Rechtsinstitute in ihrer Anwendung auf den internationalen Eisenbahn-Frachtkontrakt einheitlich normirt werden.

Es hat sich daher der Entwurf die Aufgabe gestellt, den Konferenzberathungen Vorschläge zu einer solchen einheitlichen erschöpfenden Normirung zu unterbreiten.

In den Art. 29 und 30 werden die Voraussetzungen und Wirkungen des aus der vorbehaltlosen Annahme des Frachtgutes zu folgernden stillschweigenden Verzichtes normirt und zugleich eine Reihe von Ausnahmsfällen festgestellt, in welchen aus Rücksichten der Billigkeit für den Berechtigten diese gesetzliche Folgerung (praesumptio juris et de jure) entweder gar nicht oder doch nur bedingungsweise eintreten soll.

In Art. 31 wird das Institut der Verjährung normirt und zugleich der Versuch gemacht, eine Reihe von Kontroversen (über Anfang und Unterbrechung der Verjährung, sowie über deren Anwendung auf Einreden) einheitlich und endgültig zu erledigen, über welche in der Legislation und Gerichtspraxis der verschiedenen Staaten die allerverschiedensten Ansichten zur Geltung gebracht werden.

Schlussbemerkung.

Hiemit am Schlusse der Zusammenstellung und Erörterung der im Entwurfe angedeuteten Fragen angekommen, dürfte es am Platze sein, noch einen vergleichenden Blick auf die bereits zu Stande gekommenen internationalen Vereinbarungen über internationalen Post- und Telegraphenverkehr zu richten.

In diesen Vereinbarungen ist keine Rede von dem reichhaltigen Apparate, mit welchem der vorliegende Entwurf die privatrechtliche Stellung des Publikums den Eisenbahnen gegenüber normirt.

Im Postvertrage finden sich über Verantwortlichkeit der Anstalt gegenüber dem Publikum nur ganz wenige Bestimmungen, und auch diese sollen (nach Art. 5 Satz 5 am Schlusse) dahinfallen, wenn die Gesetzgebung des kontrahirenden Staates die Anstalt für den innern Verkehr von der Verantwortlichkeit entbindet.

Im Telegraphenvertrage ist in Art. 6 geradezu jede privatrechtliche Verantwortlichkeit der Anstalt prinzipiell ausgeschlossen.

Dieser Mangel privatrechtlicher Garantien für das Publikum wird aber reichlich aufgewogen durch die gleichförmige Festsetzung minimer Transportpreise und die Verständigung über einheitliche administrative Anordnungen und technische Einrichtungen.

Es ist kaum zu verkennen, dass das Publikum auch beim internationalen Eisenbahnverkehre weit mehr Vortheile aus einer derartigen administrativen Einigung über Betrieb und technische Einrichtungen ziehen würde, als eine noch so erschöpfende und noch so durchdachte einheitliche Normirung der privatrechtlichen Verantwortlichkeit gewähren kann.

Aber ebenso unzweifelhaft dürfte es sein, dass, so lange die Bahnen nicht in ähnlicher Weise wie Post und Telegraph, Staats-, resp. Reichs- und Bundesanstalten geworden sind, das Ziel einer solchen administrativen Einigung nur unter Mitwirkung einer sehr grossen Anzahl interessirter Bahnverwaltungen, nicht aber durch Staatsverträge zwischen einer verhältnissmässig geringen Zahl von Staaten und Staatengruppen, analog den Post- und Telegraphenverträgen erreicht werden kann.

Der schweizerische Bundesrath glaubte daher von diesem letzteren offenbar weit wichtigeren Ziele vorläufig absehen zu sollen, eingedenk des bekannten Spruches:

Das Bessere ist der Feind des Guten.

II.
Kritik
des Schweizer Entwurfs einer internationalen Vereinbarung über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

a. Einleitung.

Die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts ist ein Werk von so hervorragender Bedeutung und verspricht für die Fortentwicklung des europäischen Verkehrs so ausserordentliche Erfolge, dass die Anregung dieses Gedankens und die Bemühungen der Schweiz um das Zustandekommen einer entsprechenden Vereinbarung die höchste und lebhafteste Anerkennung verdienen.

Der innige, vornehmlich durch die Eisenbahnen vermittelte und in ungeheuern Progressionen wachsende Verkehr der europäischen Staaten hat eine derartige Vereinbarung schon seit langer Zeit zu einem dringenden und unabweisbaren Bedürfniss gemacht. Je mehr der internationale Verkehr zunimmt, je fühlbarer wird die Rechtsunsicherheit, unter welcher der Absender, der Frachtführer (die Eisenbahn), der Empfänger, überhaupt alle Transportinteressenten durch die Verschiedenheit der Frachtrechte in gleichem Maasse leiden. Mit vollem Rechte weist die Denkschrift an den Schweizer Bundesrath (S. 11.) auf die unerträglichen Inkonvenienzen und Nachtheile hin, welche diese Rechtsunsicherheit für alle am Transportvertrage Betheiligten zur Folge hat, und erklärt zugleich die gegenwärtige Zeit, in der fast alle Staaten jenen unsichern und ungenügenden Rechtszustand auf diesem und allen anderen Gebieten des Eisenbahnwesens durch umfassende Eisenbahngesetze zu bessern bestrebt sind, für besonders opportun, um der Frage der Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts näher zu treten.

Wie schwierig die Verwirklichung dieses Gedankens auch erscheint, so ergiebt doch eine nähere Prüfung, dass der Lösung der Aufgabe keineswegs unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen. Vielmehr koncentrirt sich diese Schwierigkeit eigentlich nur auf zwei Hauptmomente.

Das erste, wesentliche Bedenken liegt darin, dass die Einführung eines solchen Rechts nicht von einer Staatsgewalt abhängt, welcher sich — wie z. B. die Bundesstaaten des deutschen Reichs — die

Einzelstaaten verfassungsmässig fügen müssen, sondern dass das Zustandekommen des grossen Unternehmens lediglich der freien Vereinbarung einer Anzahl selbstständiger Staaten mit verschiedenen Nationalitäten und verschiedenen Rechtssystemen unterworfen ist. Indess giebt der Abschluss mehrerer internationaler Konventionen, insbesondere der internationalen Vereinbarung über den Post- und Telegraphen-Verkehr der Hoffnung Raum, dass auch auf dem nahe verwandten Gebiete des Eisenbahnverkehrs das dringende Bedürfniss die kontrahirenden Theile zusammenführen und somit gewissermassen den Mangel der einheitlichen Gesetzgebungsgewalt erfolgreich ersetzen wird.

Ein nicht minder wichtiges Bedenken besteht sodann in dem Eingreifen in die einzelnen Obligationen- und Handels- (Fracht-) Rechte, welches die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts im Interesse der Einheit nothwendig und unvermeidlich erfordert. Denn die Einheit lässt sich der Natur der Sache nach nur durch Koncessionen zu Stande bringen, welche die Konventionsstaaten mehr oder weniger unter Aufopferung einzelner Prinzipien ihrer Landesrechte machen müssen, um auf diese Weise durch Annäherung an einander und Ausscheidung aller Gegensätze und Widersprüche das gemeinsame Ziel zu erreichen.

Aber auch hier finden sich in der Einführung des Deutschen Handelsgesetzbuches, der Wechsel-Ordnung, sowie anderer Spezialgesetze in die verschiedenartigen Rechtssysteme der deutschen Bundesstaaten, ferner in der Reception des Code de commerce in das italienische, belgische, holländische Civilrecht sehr ermuthigende Vorgänge und Beispiele dafür, dass die Uebertragung einer Spezialgesetzgebung in heterogene Rechtssysteme nicht nur möglich und durchführbar ist, sondern auch für Recht und Verkehr höchst wünschenswerth und erfolgreich sein kann.

Es tritt hier speziell hinzu, dass auf dem Gebiete des Frachtrechts die Grundlagen für eine Annäherung unter den am meisten in Betracht kommenden Staaten bereits durch den bisherigen Rechtszustand gegeben sind. Fast keiner der europäischen Staaten hat sich dem mächtigen Einflusse des französischen Handels- und Verkehrsrechts entziehen können. In Italien, Belgien und Holland ist dasselbe beinahe unverändert recipirt worden. Aber auch das deutsche Handelsgesetzbuch, das Schweizerische und Ungarische Handelsrecht beruhen im Wesentlichen auf den Prinzipien des Code de commerce, so dass dieser auch für Deutschland, Oesterreich-Ungarn und die Schweiz als das Mutterrecht anzusehen ist, welchem nur in einzelnen Verhältnissen abweichende Rechts- und Verkehrsanschauungen substituirt worden sind.

Die Lösung der Aufgabe beschränkt sich sonach in der Hauptsache auf eine Ausgleichung (Assimilation) des französischen Frachtrechts (A. 96—108. c. d. c.) und des deutschen Frachtrechts (A. 390—431. H.G.B.), welche dadurch erheblich erleichtert wird, dass es sich keineswegs um die Vereinigung zweier prinzipiell verschiedener und

entgegengesetzter Systeme handelt, sondern dass das eine aus dem anderen hervorgegangen ist und die Rechtsprechung, dem Verkehrsbedürfnisse nachgebend, hinsichtlich der wichtigsten Differenzpunkte (Beschränkung der Haftpflicht, Umfang des Schadenersatzes) schon eine wesentliche Annäherung im Wege der Interpretation angebahnt hat.

Unter diesen Umständen erscheint der Versuch einer internationalen Vereinbarung gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechts in Rücksicht auf die tief greifenden Verkehrsbeziehungen und die vielfach bereits nach übereinstimmenden, praktischen Erfahrungen in gleicher Weise ausgebildeten Normen der Einzelrechte, Reglements- und Tarifverträge, wenn auch ohne Zweifel schwierig, so doch gewiss nicht aussichtslos. Dieser Versuch muss um so mehr gewagt und mit allen Kräften gefördert werden, als eine solche Vereinbarung für die Rechtseinheitsbestrebungen auf internationalem Gebiete die geeignetste Basis bilden würde, auf welcher allmählig das gesammte Eisenbahnrecht und weiterhin das gesammte Handelsrecht einer internationalen, einheitlichen Gestaltung entgegengeführt werden könnte.

Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten über die Nothwendigkeit und Opportunität des Unternehmens aus ist der vorliegende Entwurf des Schweizer Bundesraths im Folgenden sowohl in seinen Prinzipien, als in seinen Spezialbestimmungen einer eingehenden Prüfung unterworfen worden.

b. Die allgemeinen Prinzipien des Entwurfs.

1.

Die Motive stellen die Vorfrage an die Spitze, welche Tragweite der Vereinbarung zu geben ist,

ob durch dieselbe gewisse einheitliche Normen des Frachtverkehrs der Eisenbahnen in dem Sinne als allgemein verbindlich festzustellen seien, dass sie in sämmtlichen Vereinsstaaten für den externen und internen Verkehr gelten sollen,

oder ob nur für den externen Verkehr der verschiedenen Vereinsstaaten solche einheitliche Normen zu vereinbaren seien, neben denen jeder Staat für den internen Verkehr beliebig andere abweichende Normen festhalten, bezw. einführen könne?

Der Entwurf hat sich auf den letzteren Standpunkt gestellt und zwar deshalb, weil bei Einhaltung des entgegengesetzten Standpunktes die Befürchtung vorliege, dass eine Einigung entweder gar nicht oder doch nicht in einer dem Interesse des Publikums entsprechenden Weise erzielt werden würde.

Wir können diesen Standpunkt des Entwurfs nicht theilen, müssen uns vielmehr gerade im Gegentheil für eine Vereinbarung aussprechen, welche den internen und externen Frachtverkehr nach gleichen Normen regelt. Eine Vereinbarung allein für den exter-

nen Verkehr, wie sie der Entwurf vorschlägt, welche im internen Verkehr nicht nur völlig entgegengesetzte Normen bestehen lässt, sondern auch deren beliebige Neueinführung künftighin den Einzelstaaten gestattet, ist ohne genügenden, praktischen Werth, sie würde sogar in vielen Beziehungen schädigend auf den gegenwärtigen Rechtszustand und Verkehr, namentlich aber auf die weitere Rechtsentwicklung wirken. Der Rechtszustand würde dadurch noch komplizirter, als er es jetzt bereits ist, es soll alsdann nicht das Eisenbahnfrachtrecht verschiedener Staaten unter Aufhebung aller partikulären Elemente und Gegensätze zu einem Ganzen verschmolzen und somit Recht und Verkehr vereinfacht werden, sondern im Gegentheil zu den verschiedenen, bereits bestehenden internen Frachtrechten noch ein externes Frachtrecht hinzutreten, d. h. die Zahl der schon vorhandenen Frachtrechte noch um ein neues Frachtrecht vermehrt werden.

Der Eisenbahntransport soll nach dem Prinzipe des Schweizer Entwurfs rechtlich eine ganz verschiedene Behandlung erfahren, je nachdem er sich innerhalb der Grenzen des eigenen Staates bewegt oder diese Grenzen überschreitet, ja für einen und denselben Frachtvertrag soll sich das Recht schon im Inlande ändern und verwandeln können, wenn z. B. der ursprünglich für das Ausland bestimmte und deshalb nach externen Normen eingerichtete Transport zufällig, etwa in Folge veränderter Disposition des Absenders etc. im Inlande geblieben ist und nunmehr dem internen Rechte unterliegt. Nach dem Schweizer Entwurfe wird für den internationalen Verkehr ein neues Recht geschaffen, für den territorialen Verkehr dagegen das Einzelrecht eines jeden Staates konservirt und seiner eigenen — vielleicht ganz entgegengesetzten — Fortentwickelung überlassen.

Auf diesem Wege vorzugehen, ist aber durchaus nicht räthlich. Einerseits werden die Rechtsanschauungen der Interessenten dadurch verwirrt und gestört, es wird ihnen nicht verständlich erscheinen, dass bei voller Gleichartigkeit der Bedingungen und der Materie zwei von demselben Orte ausgehende Transporte, von welchen der eine für das Inland, der andere für das Ausland bestimmt ist, schon im Inlande nach ganz verschiedenen Rechtsnormen behandelt werden und je nach Zufälligkeiten das Recht, nach welchem weiterhin Form, Inhalt und Wirkung des Frachtvertrages beurtheilt wird, geändert und zerrissen werden kann. Andererseits lässt sich aber überhaupt die organische Fortentwickelung eines gemeinsamen, internationalen Eisenbahnfrachtrechts neben dem Fortbestehen der partikulären, zum Theil auf ganz entgegengesetzten Normen beruhenden und einer entgegengesetzten Entwicklung fähigen und überlassenen Frachtrechte der betheiligten Staaten gar nicht denken. Eine Vereinbarung kann möglicherweise vorübergehend einige Verkehrserleichterungen schaffen, sie würde aber für die Dauer von tieferen Gesichtspunkten aus einen entschiedenen Rückschritt dadurch involviren, dass sie der weiteren Rechtsentwicklung hemmend ent-

gegentritt. Sie würde aber auch die zwischen den meisten Eisenbahnen Mitteleuropa's (etwa 120 Bahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Belgiens, der Niederlande) durch ein gemeinsames Betriebsreglement im Vertragswege bereits mühsam geschaffene Einheit im gegenseitigen Verkehre wieder aufheben oder doch leicht in Frage stellen.

Auch die oben (S. 9 ff.) mitgetheilte Denkschrift an den Schweizer Bundesrath verlangt weit mehr, als der Entwurf bietet. Sie fordert die gleichmässige Normirung der Hauptpunkte für den internen und externen Verkehr (S. 17.) und will nur Form und Details der Autonomie der Einzelstaaten überlassen, obwohl auch in letzteren Beziehungen eine vollständige Einigung als das allein erstrebenswerthe Ideal bezeichnet wird. Ebenso erkennen die Motive des Schweizer Entwurfs (oben S. 31.) selbst die mannigfachen Uebelstände und Schwierigkeiten an, welche in Folge der Verschiedenheit des Rechtes für den internen und desjenigen für den externen Verkehr der Bahnen ein- und desselben Staates entstehen, sie heben hervor, dass auch die Kommission von Fachmännern zur Vorberathung des Entwurfs es für ausserordentlich wünschenswerth erklärte, eine Vereinbarung auf weit umfassenderer Grundlage anzustreben. Wenn dennoch die Befürchtung, dass ein solcher Entwurf an dem Widerstande einiger Regierungen, insbesondere der Französischen, scheitern würde, für das entgegengesetzte Prinzip den Ausschlag gab, so vermögen wir zunächst diese Befürchtung nicht zu theilen und halten, wenn sie wirklich begründet sein sollte, dafür, in diesem Falle von dem Versuche einer solchen Vereinbarung im partikulären Sinne als einer halben, ungenügenden, Recht und Verkehr mehr schädigenden, als fördernden Maassregel lieber ganz zu abstrahiren.

Es lässt sich aber nicht annehmen, dass bei der Aehnlichkeit der europäischen Handelsrechte und speziell des Frachtrechts des Code de commerce und des deutschen Handelsgesetzbuchs eine Einigung auf diesem Gebiete auch für den internen Verkehr so erhebliche Schwierigkeiten bieten sollte, dass aus diesem Grunde ein gänzliches Scheitern des Planes zu besorgen wäre. Denn nur in wenigen Punkten z. B. in der Beschränkung der Haftpflicht, bestehen tiefer greifende und prinzipielle Differenzen. Die Verhandlungen werden, falls sie auch den internen Verkehr umfassen sollen, allerdings voraussichtlich weit mehr Zeit erfordern, sich weitläufiger und schwieriger gestalten, als wenn es sich nur um die Regelung des externen Verkehrs handelte. Aber das daraus sich ergebende Resultat wird auch ein ungleich bedeutenderes und fruchtbareres sein. Darum darf der Versuch, eine vollkommene Einigung zu erreichen, nicht gescheut werden. Sollte sich aber eine einzelne Regierung zu irgend welchen Koncessionen betreffs des internen Verkehrs aus partikularistischen Rücksichten nicht verstehen wollen, so erscheint es, — wie wünschenswerth auch die Theilnahme aller europäischen Staaten an dem Einigungswerke ist, — doch viel besser, das

betreffende Land von der angestrebten Vereinbarung vorläufig auszuschliessen, als aus diesem Grunde das neue Recht nur auf den externen Verkehr zu beschränken und die vollkommene Einigung aufzugeben. Das fortschreitende, immer dringender werdende Bedürfniss und die Macht der gemeinsamen Interessen würden dann doch unzweifelhaft den sich ausschliessenden und widerstrebenden Staat binnen Kurzem zum Beitritt nöthigen und zwar um so mehr, als ihm dann alle anderen Staaten einheitlich gegenüberstehen. Dass Frankreich in eine solche Opposition treten wird, lässt sich am allerwenigsten erwarten. Sein Frachtrecht wird naturgemäss die Grundlage des neuen, internationalen Frachtrechts bilden, weil alle modernen Frachtrechte mehr oder weniger auf französischen Prinzipien beruhen. Es handelt sich also nur um den Ausgleich von Differenzen, welche aus den Verkehrsanschauungen anderer Länder entstanden, aber durch die Steigerung des internationalen Verkehrs in neuerer Zeit bereits wesentlich verringert sind. Auch wird gerade der französische Handel von der Unsicherheit des gegenwärtigen Rechtszustandes am schwersten getroffen. „Wenn seine Kaufleute in Deutschland Recht suchen, so steht ihnen das deutsche Gesetz entgegen mit seiner beschränkten Haftung der Bahnen, während der Ausländer in Frankreich nach dem Grundsatze des Code den weitgehendsten Ersatz findet. Die Lage der französischen Bahnen ist noch schwieriger: sie sind einem Rückgriff ausgesetzt, der ihnen im Ausland nicht in gleichem Umfange gewährt wird.“ (Denkschr.)

Somit lässt es sich nicht dringend genug befürworten, unbekümmert um jede derartige Opposition, das neu zu schaffende, internationale Eisenbahnfrachtrecht für den externen und internen Verkehr nach gleichen Normen zu regeln und den vom entgegengesetzten Prinzipe ausgehenden Schweizer Entwurf entweder abzulehnen oder darnach umzugestalten.

2.

Von dem Standpunkte aus, dass die Vereinbarung auf den externen und internen Verkehr gleichmässig zu erstrecken ist, liegt es nahe, zur Grundlage des neuen Rechts diejenigen Normen zu wählen, welche schon jetzt in dem grössten Theile der zu vereinigenden Staaten im internen und externen Verkehre oder doch wenigstens im letzteren gemeinschaftliche Geltung haben.

Der Rechtszustand ist aber gegenwärtig folgender: das Frachtrecht des Code de commerce hat auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs weniger in seiner ursprünglichen und unveränderten Form, als in der Modifikation, welche ihm das deutsche Handelsgesetzbuch gegeben, in den anderen Staaten Eingang gefunden. Das deutsche Betriebsreglement vom 11. Mai 1874, welches auf den bezüglichen Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs (Art. 390—431) fusst, gilt im deutschen Reiche und in Oesterreich-Ungarn für den internen und gegenseitigen Verkehr und ist vom 1. Juni 1876 ab zugleich im Vertragswege als Vereins-Reglement für alle Bahnen

des deutschen Reichs, Oesterreich-Ungarns, Belgiens und der Niederlande, zur Zeit etwa 120 Bahnen, auch für denjenigen gegenseitigen Verkehr eingeführt, welcher die Grenzen des deutschen Reiches oder der österreichisch-ungarischen Monarchie überschreitet. Das Reglement ist ferner in seinen wesentlichen Prinzipien neuerdings vom deutsch-russischen Tarif-Verbande d. h. der Mehrzahl der russischen Bahnen adoptirt. Selbstverständlich sind neben diesem Reglement in denjenigen Staaten, in welchen gesetzlich oder reglementarisch dem Publikum noch günstigere Bedingungen bestehen, die betreffenden Bestimmungen, also namentlich in Belgien und den Niederlanden die weitergehende Haftung des Code de commerce beibehalten und in Kraft geblieben.

Hiernach musste es wohl am zweckmässigsten erscheinen und für die Einheits-Bestrebungen unzweifelhaft die grössten Aussichten eröffnen, das deutsche Betriebsreglement gewissermassen als die verbreitetste, sich bereits über mehrere Staaten erstreckende Eisenbahnfrachtrechts-Kodification zum Ausgangspunkte zu nehmen und von dieser Basis aus nur in denjenigen Punkten eine Einigung zu versuchen bezw. Vermittlungsvorschläge zu machen, in welchen eben das Reglement mit dem französischen Frachtrechte divergirt.

Der Schweizer Entwurf geht anscheinend von ganz anderen Intentionen aus. Die Basis desselben bildet das Eisenbahnfrachtrecht des kleinsten der betheiligten Staaten, nämlich das der Schweiz bezw. das Schweizer Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875. Die Motive des Entwurfs stellen es zwar als das Streben des Entwurfs hin, die in Betracht kommenden Fragen „in einer für die verschiedenen Staaten annehmbaren Weise zu lösen," so dass man die möglichste Rücksichtnahme auf das im grössten Theile des zu vereinigenden Gebiets factisch bereits bestehende Eisenbahnfrachtrecht d. h. den Code de commerce und das deutsche Handelsgesetzbuch bezw. das auf letzterem beruhende Betriebsreglement billig hätte erwarten sollen. Statt dessen sind aber gerade wesentliche Prinzipien beider Gesetzbücher ohne genügende Motivirung verlassen und die Normen des neuen Transportgesetzes der Schweiz vom 20. März 1875 derartig dem Entwurfe zu Grunde gelegt, dass es fast den Anschein gewinnt, als handle es sich eigentlich nur um die Einführung dieses Schweizer Gesetzes — mit wenigen Modifikationen — in alle anderen europäischen Staaten.

Es soll keineswegs verkannt werden, dass das Schweizer Gesetz in einigen Punkten eine vermittelnde Stellung zwischen dem Code de commerce und dem deutschen Handelsgesetzbuche resp. Betriebsreglement einnimmt oder doch einen Mittelweg einzuschlagen versucht hat. Aber dieser Umstand allein kann es durchaus nicht motiviren, dass im Verhältnisse zu ihrer Bedeutung und Verbreitung nur wenige Bestimmungen beider Gesetzbücher im Prinzipe, fast keine einzige nach ihrem bewährten Wortlaute oder systematischen Zusammenhange in den Entwurf aufgenommen sind, während der

bei weitem grösste Theil desselben nicht nur dem Inhalte und der systematischen Reihenfolge, sondern auch selbst dem Wortlaute nach so vollständig dem Schweizer Gesetze vom 20. März 1875 entlehnt ist, dass der Entwurf eigentlich fast nur als ein Auszug oder eine Kopie jenes Gesetzes bezeichnet werden kann.

Es ergiebt sich dies zur Evidenz aus folgender Gegenüberstellung der Artikel des Entwurfs und des Schweizer Gesetzes:

Entwurf der internationalen Vereinbarung.	Schweizer Bundesgesetz vom 20. März 1875.
Artikel 1	Artikel 1.
„ 2	„ 8. 9.
„ 3	„ 10 Alin. 1. (fast wörtlich).
„ 4	„ 11 Alin. 2. (fast wörtlich).
„ 5	„ 14 (fast wörtlich).
„ 6	„ 13 (fast wörtlich).
„ 9	„ 17.
„ 10	„ 15. 16.
„ 11	„ 18 (wörtlich).
„ 12	„ 19. 21.
„ 13	„ 22.
„ 14	„ 45 Nr. 2. 47. 48.
„ 16	„ 35. 36. 38.
„ 17	„ 35 Al. 3; 36 Al. 3; 39.
„ 18 Alin. 1. . . .	„ 24. 30. 31. 53. 23. Al. 1.
„ 18 Alin. 2. . . .	„ 35. 36. 38.
„ 19	„ 24.
„ 20	„ 25 (wörtlich).
„ 21	„ 26 (wörtlich).
„ 22	„ 27 (wörtlich).
„ 23	„ 28 (wörtlich).
„ 24	„ 29 (wörtlich).
„ 25	„ 30 (wörtlich).
„ 26	„ 23 Al. 3. (fast wörtlich).
„ 28 Al. 1.	„ 32. 33.
„ 28 Al. 2.	„ 27 (fast wörtlich).
„ 29	„ 45 (fast wörtlich).
„ 31	„ 49 (fast wörtlich).
„ 32	„ 35 Al. 3; 36 Al. 3.
„ 33. 34. 35. . . .	„ 39 (sehr ähnlich).

Die vorstehende Gegenüberstellung zeigt wohl klar und deutlich genug, in welcher Weise das neue Schweizer Gesetz vom 20. März 1875 gegenüber dem deutschen und österreich-ungarischen, sowie dem französischen, italienischen, belgischen und niederländischen Rechte in den Vordergrund getreten ist.

Es würde sich nun, wenn man selbst von allen Rücksichten auf das bestehende Recht absehen wollte, hiergegen nichts einwenden lassen, wenn dieses Schweizer Gesetz in der That die besten, prak-

tischsten und dem Verkehre günstigsten Bestimmungen enthielte. Aber das Gesetz ist ganz neu, erst seit etwa Jahresfrist in Kraft und weder in der Theorie noch in der Praxis derartig ausgebildet, dass es für alle anderen europäischen Staaten in solchem Grade allein maassgebend sein könnte. Für die neuen, von den bestehenden Systemen abweichenden Vorschriften über die Verpflichtung der Bahn zum Transport (Art. 1.), die Grenzen der Haftpflicht in Bezug auf andere Bahnen (Art. 16. 32 f.), die Rechte des Absenders und Empfängers, insbesondere das Dispositionsrecht (Art. 10)., ferner die Bestimmungen über die Aktiv- und Passivlegitimation in Entschädigungsprozessen (Art. 15—17.), über den Umfang des Schadensersatzes für Verlust und Beschädigung (Art. 20. 21.), sowie für Verspätung (Art. 26. 27.), über die Cession der Klagerechte (Art. 23.) u. s. w. liegen noch keine Beweise vor, dass sie im Verkehre praktisch bereits bewährt seien.

Demgegenüber dürfte doch wohl der bezügliche Abschnitt des Code de commerce und das im deutschen Reiche und in Oesterreich-Ungarn geltende Frachtrecht sowie das auf letzterem beruhende Betriebs-Reglement vom 11. Mai 1874, dessen Geltung für den gegenseitigen Verkehr mit Deutschland und Oesterreich-Ungarn sich auch bereits auf die Bahnen Belgiens, der Niederlande und die Mehrzahl der russischen Bahnen erstreckt, eine ungleich grössere Berücksichtigung verdienen. Das deutsche Betriebs-Reglement ist im Anschlusse an die frachtrechtlichen Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs (A. 390—431.) nach den reichen Erfahrungen zahlreicher Behörden und Bahnverwaltungen verschiedener Länder gebildet und den Verkehrsbedürfnissen mehrerer grossen Staaten entsprechend organisch fortentwickelt worden. Eine mehr als fünfzehnjährige Literatur und Rechtsprechung der höchsten deutschen und österreichischen Gerichtshöfe — seit fünf Jahren auch die des deutschen Reichs-Oberhandelsgerichts — haben sich daran angeschlossen, den Ausbau des Eisenbahnfrachtrechts auf dieser Basis vervollständigt, die wichtigeren Kontroversen entschieden, alle wesentlicheren Zweifel im Sinne und Wortlaut der einzelnen Bestimmungen durch konstante, gleichmässige Auslegung beseitigt. Das Reglement hat sich — seiner französisch-rechtlichen Grundlage entsprechend — auch in Ländern, in welchen französisches oder gemeines Recht gilt, durchaus bewährt. Von diesen praktischen, in jeder Beziehung erprobten Prinzipien des deutschen Handels-Gesetzbuchs und Betriebsreglements ohne zwingenden Grund abgehen und an ihre Stelle im Wesentlichen, nicht etwa den Code de commerce, sondern das neue Schweizer Transportrecht setzen, — wie es der vorliegende Entwurf unverkennbar bezweckt und empfiehlt — hiesse also nichts weiter, als das Resultat langjähriger Erfahrungen aufgeben und zu Gunsten noch unbewährter Institutionen mit der mühsamen Arbeit von Neuem beginnen. Wenn daran festgehalten wird, dass es sich in der Hauptsache nur darum handelt, die zwischen dem deutschen und französischen Rechte bestehenden Differenzen zu beseitigen, so kann dies

doch gewiss nicht dadurch geschehen, dass von beiden Rechten abweichende Prinzipien in Vorschlag gebracht werden, sondern es müssen bei jedem Differenzpunkte die Vortheile und Nachtheile beider Systeme gegen einander abgewogen und darnach das Bessere und Zweckmässigere gewählt werden. Keinesfalls darf aber die Vermittlung in der Proposition ganz neuer, beiden Systemen unbekannter Prinzipien bestehen. Richtiger und aussichtsvoller wäre es also unzweifelhaft, die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs bezw. Betriebsreglements (zumal der Code de commerce speciell eisenbahnrechtliche Vorschriften nicht enthält) zum Ausgangspunkte der Vereinbarung zu nehmen und diese Bestimmungen nur insoweit zu modificiren, als dies eine Prüfung mit dem differirenden, französischen Rechte im Interesse der Einheit nothwendig oder im Interesse des Verkehrs vortheilhaft erscheinen lässt. Will man diesen in erster Reihe zu empfehlenden Weg nicht einschlagen, so bleibt nichts anderes übrig, als den vorliegenden Schweizer Entwurf nach den Prinzipien der bestehenden, älteren Systeme einer wesentlichen Umgestaltung zu unterwerfen.

3.

Die aus unbegründeten Befürchtungen hervorgegangene Tendenz des Entwurfs, nur einige, unbedingt nothwendige Hauptpunkte zu regeln, weil jede Erweiterung des Stoffes auch zugleich die Zahl der Streitpunkte vermehren könnte, hat zur natürlichen Folge gehabt, dass der Entwurf in vielen Beziehungen der systematischen Vollständigkeit entbehrt. Der Entwurf erstreckt sich nur auf den Gütertransport, und hat auch selbst in dieser Beschränkung — wie im Einzelnen noch eingehender gezeigt werden wird — wichtige Abschnitte, z. B. das Pfand- und Retentionsrecht, ohne genügenden Grund unberücksichtigt gelassen, andere Fragen, z. B. die Beschränkung der Haftpflicht ohne prinzipielle Entscheidung umgangen. Von der Regelung des eng damit zusammenhängenden Personentransports ist gänzlich Abstand genommen. Wenn aber durch die angestrebte Vereinbarung etwas Vollständiges und systematisch Ganzes erreicht und geschaffen werden und dieselbe nicht schon binnen Kurzem wieder Abänderungen und Ergänzungen ausgesetzt sein soll, so erscheint es gewiss nicht gerechtfertigt, dass der Entwurf von Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck abstrahirt hat. Die Nothwendigkeit gemeinsamer Bestimmungen hierüber ist allgemein anerkannt, und für den externen und internen Personen-Verkehr in ganz demselben Maasse und aus gleichen Motiven vorhanden, wie für den Güterverkehr. Alle neueren Eisenbahn-Reglements und Gesetze haben sich daher der Aufnahme bezüglicher Bestimmungen nicht entziehen können. Auch das Schweizer Transportgesetz enthält über die Beförderung von Personen und Gepäck besondere Vorschriften (Abschn. B. Art. 4—7., und Art. 51.). Es dürfte sonach der entsprechende Theil des deutschen Betriebsreglements (§§ 7—45. und Art. 424. 425. D.H.G.B.) hier gleichfalls

als geeignete Direktive heranzuziehen und als Grundlage für die Verhandlungen zu empfehlen sein.

Aus gleichem Grunde und im konsequenten Anschlusse daran erscheint es endlich nicht nur ausserordentlich wünschenswerth, sondern sogar dringend geboten, die projektirte Vereinbarung auch auf die organisch mit der Güterhaftpflicht zusammenhängende Personenhaftpflicht auszudehnen. Man wird sich nicht verhehlen können, dass es auf den Verkehr nicht weniger nachtheilig wirkt, wenn der Passagier, welcher mehrere Staatsgebiete durchreist, für den Fall einer Verletzung, oder einer Sachbeschädigung je nach dem zufälligen Aufenthalte einer ganz verschiedenen, rechtlichen Beurtheilung unterliegt, in dem einen Gebiete z. B. nur damnum emergens, in dem anderen auch lucrum cessans, in dem dritten wegen Erschwerung der Beweislast gar keinen Schadenersatz erlangen kann, als wenn dies bei Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern der Fall ist. Dazu kommt, dass die Grundsätze über die Personenhaftpflicht sich im letzten Jahrzehnt in den meisten der betheiligten Staaten (Vgl. österreich. Gesetz vom 5. März 1869; deutsches Reichsgesetz vom 7. Juni 1871; Schweizer Bundesgesetz vom 1. Juli 1875; niederländ. Eisenbahngesetz von 1876; etc.) derartig genähert und gleichmässig entwickelt haben, dass eine Einheit auf diesem Gebiete ohne erhebliche Schwierigkeiten und voraussichtlich noch leichter zu erreichen sein wird, als betreffs der Güterhaftpflicht. Es würde aber alsdann der Vereinbarung jedenfalls der Vorwurf erspart werden, welcher wohl nicht ohne Grund dem deutschen Handels-Gesetzbuche gemacht worden ist, dass man wegen der bedeutenderen, materiellen Interessen, welche in Frage ständen, ein weit grösseres Gewicht darauf gelegt habe, die Güterhaftpflicht einheitlich zu regeln, als die Personenhaftpflicht.

c. Die besonderen Bestimmungen des Entwurfs.

Was die besonderen Bestimmungen des Entwurfs anlangt, so haben wir unseren vorstehenden Ausführungen entsprechend versucht, unter Kritik der einzelnen Artikel des Entwurfs und im Anschluss an dieselben Gegenvorschläge zu machen, welche sich den Bestimmungen des Code de commerce, des deutschen Handelsgesetzbuchs und Betriebs-Reglements mehr nähern und im Abschnitt III. der vorliegenden Arbeit in Form eines artikulirten Gegenentwurfs zusammengestellt sind. Wir haben hierbei im Interesse der Uebersichtlichkeit im Wesentlichen die im Entwurfe gewählte Anordnung und Reihenfolge der einzelnen Materien beibehalten.

Im Allgemeinen wird hier Folgendes vorausgeschickt:

Der Zweck der Vereinbarung ist die Schöpfung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts. Dieser Zweck kann nur dann ganz erfüllt werden, wenn das neue Gesetz vollständig diejenigen Rechtsbeziehungen, welche durch den Frachtvertrag zwischen Eisenbahn, Absender und Empfänger (bezw. Passagier) entstehen, regelt und somit die partikulären Eisenbahnfrachtrechte ersetzt.

Soll nicht ein untaugliches Stückwerk geschaffen werden, so genügt es hiernach nicht, ohne Prinzip und lediglich vom Standpunkte momentaner Nützlichkeit und Dringlichkeit aus, einzelne Rechtsbeziehungen gemeinsam zu ordnen, andere, nicht minder wichtige dagegen der Regelung durch die Einzelrechte, Reglements etc. zu überlassen. Die Vereinbarung muss sich vielmehr nothwendig in systematischer Form auf alle diejenigen Rechtsverhältnisse erstrecken, welche ihrer Natur nach der gemeinsamen, gesetzlichen Regelung überhaupt bedürfen, aus diesem Grunde auch bereits in den einzelnen Landesrechten bisher gesetzlich bestimmt und nicht der Autonomie der Bahnen oder der speziellen Vereinbarung der Parteien überlassen sind. Nur auf solchem Wege würde ein internationales Eisenbahnfrachtrecht kein vorübergehendes Gebilde, sondern ein dauerndes, der organischen Fortentwicklung fähiges Gesetzgebungswerk werden.

Die Motive des Schweizer Entwurfs (S. 33.) lassen dieses allein richtige Prinzip nicht erkennen. Sie weisen nur auf die Vorfrage hin,

ob für den internationalen Frachtvertrag besondere einheitliche Bestimmungen bezüglich desjenigen Theiles des Vertragsinhaltes zu vereinbaren seien, welcher beim sonstigen Frachtverkehr der Bahnen nicht durch specielle Stipulationen im Frachtbriefe, sondern durch die Tarife und Reglemente bestimmt wird,

oder ob dafür auf dergleichen Tarife und Reglemente hinzuweisen sei, welche für die einzelnen, beim internationalen Transport zusammenwirkenden Bahnen, beziehungsweise Bahnverbände, jeweilen in Geltung sind?

Diese Frage bewegt sich aber in viel zu engen Grenzen. Unseres Erachtens kommt es darauf allein an, durch die internationale Vereinbarung diejenigen Rechtsmaterien übereinstimmend zu regeln, welche auch im Gebiete eines jeden Landesrechts generell im Wege der Gesetzgebung geregelt sind, und den Inhalt und die Wirkung des internationalen Frachtvertrages gerade nur soweit der Autonomie der Bahnen zu überlassen, als ihnen dies Seitens der Landesrechte bisher überlassen worden ist.

Die Motive des Schweizer Entwurfs beantworten anscheinend ohne jedes durchgreifende Prinzip und lediglich nach augenblicklichen Nützlichkeitsrücksichten die Frage, welche Materien in die Vereinbarung aufzunehmen bezw. durch dieselbe zu regeln seien. Sie greifen a. a. O. S. 33. nur einige Punkte heraus und entscheiden sich ohne genügenden Grund theils für die Ausschliessung, theils für die Aufnahme derselben, während andere ganz unberücksichtigt gelassen sind.

Dass z. B. die Details über die Lieferfrist- und Frachtberechnung nicht hierher gehören, ist gewiss richtig, weil es sich dabei um die Entscheidung prinzipieller Rechtsfragen gar nicht handelt, sondern die Bestimmung hierüber lediglich nach den individuellen Verkehrseinrichtungen, lokalen Verhältnissen, Konkurrenzrücksichten, Usancen in jedem Lande oder Bahngebiete zu treffen ist.

Dagegen ist nicht ersichtlich, weshalb die Vereinbarung zwar gemeinschaftliche Bestimmungen über die Empfangnahme der Güter treffen, (Art. 1—6.) dagegen die korrespondirenden Vorschriften über die Ablieferung und das damit zusammenhängende Pfand-Vorzugs- und Retentionsrecht den Einzelrechten überlassen soll (Art. 12.). Beides, Empfangnahme und Ablieferung, gehört doch in gleicher Weise zur Erfüllung des Frachtvertrages, und kann, von verschiedenen Rechten abhängig, in demselben Maasse den Verkehr schädigen. Ja, das bei der Ablieferung auszuübende Pfand- bezw. Retentionsrecht ist von so ausserordentlicher Wichtigkeit, dass es in allen Einzelrechten einer genauen Regelung unterworfen ist und gegenwärtig in Folge der Verschiedenheit dieser Rechte eine Hauptquelle der Frachtprozesse im externen und Transitverkehre bildet. Gerade für diese Materie ist also die Annahme gemeinsamer Rechtsgrundsätze vor allem erforderlich, wenn auch die Schwierigkeiten einer solchen Einigung im Hinblicke auf die Verschiedenheit der Einzelrechte nicht zu verkennen sind. Der Vorschlag der Motive (S. 34.) und des Entwurfs (Art. 12.), dass überall das Pfandrecht am Orte der Ablieferung maassgebend sein soll, ändert an dem bestehenden Rechtszustande fast nichts, ist also in keiner Weise ausreichend und zu Beseitigung der Kontroversen geeignet. Abgesehen von der Misslichkeit, dass der Absender alsdann nach wie vor mit fremden, ihm nach Form und Inhalt meist ganz unbekannten Pfand- und Retentionsrechten rechnen und agiren muss, ist dadurch auch nicht klar gestellt, welchem Rechte das Gut unterwegs oder — bei Rückgängigmachung des Vertrages — am Absendungsorte unterliegen soll. (Vgl. unten S. 77.)

Ebenso wenig ist erklärlich, aus welchem Grunde der Entwurf die wichtige Frage, ob bezw. in wie weit die Beschränkung der Haftpflicht gesetzlich zulässig sein soll, unentschieden lässt. Denn die Art und Weise, wie der Entwurf im Art. 28. diese Entscheidung umgeht, lässt die wesentliche, den Verkehr aufs Aeusserste schädigende Differenz zwischen dem französischen und deutschen Eisenbahnfrachtrechte unverändert fortbestehen. Nach wie vor bleibt nach Art. 28. in Frankreich der Empfänger deutscher Transporte in seiner Regressnahme an die deutschen Eisenbahnen beschränkt, während umgekehrt in Deutschland dem Empfänger französischer Transporte die in ihrem Umfange unbeschränkte Haftpflicht der französischen Eisenbahnen vollen Regress und Schadensersatz sichert.

Es ist ferner nicht motivirt, weshalb der Entwurf das Nachnahmeverfahren von der gemeinschaftlichen Regelung ausschliessen will, und die Grundsätze über die Verpflichtung der Eisenbahn zur Avisirung und Ablieferung des Gutes nach der Ankunft, des Empfängers zur Zahlung der Fracht, sowie ähnliche, nicht minder wichtige Vorschriften mit absolutem Stillschweigen übergeht. (Vgl. S. 68. 76.)

Endlich fehlen dem Entwurfe — wie schon oben bei Besprechung der allgemeinen Prinzipien (S. 54. 55.) bemerkt, — Bestimmungen

über den Personen- und Gepäckverkehr, sowie die Personenhaftpflicht gänzlich.

Die Schwäche des Entwurfs liegt eben darin, dass derselbe von einer umfassenderen und systematischen Behandlung des Stoffes abstrahirt, und in der offen ausgesprochenen, aber doch wohl zu weit gehenden Befürchtung, es könne sonst vielleicht das ganze Projekt scheitern, sich nur mit der Regelung einiger, besonders dringlicher Fragen begnügen will. Mit einer gewissen Aengstlichkeit ist daher alles ausgeschieden, was zu Differenzen zu führen geeignet ist, dabei aber zum Theil wenigstens gerade über diejenigen Kardinal-Fragen hinweggegangen, deren gemeinsame Regelung und endgültige Entscheidung der projektirten Vereinbarung erst recht eigentlich ihren Werth zu verleihen vermag.

Unser Gegenentwurf (Abschn. III.) sucht diesen Fehler des Schweizer Entwurfs durch Ergänzungen zu verbessern, indem er eine umfassendere, systematische Regelung des Eisenbahnfrachtrechts anstrebt, sich auch auf den Personenverkehr und die Personenhaftpflicht erstreckt und überhaupt prinzipiell davon ausgeht, die Rechtsbeziehungen, Befugnisse und Pflichten der Eisenbahn, des Absenders und Empfängers bezw. Passagiers aus dem Frachtvertrage soweit gemeinschaftlich zu regeln, als dies auch bereits in den Einzelrechten als Bedürfniss anerkannt und durchgeführt ist, und den gegenwärtigen Verhältnissen des internen und internationalen Verkehrs entspricht.

Abschnitt I.

Eingehung und Inhalt des internationalen Eisenbahnfrachtkontraktes.

Artikel 1.

Verpflichtung zum direkten Güterverkehr unter den Eisenbahnen verschiedener Konventionsstaaten.

[Vgl. Art. 49. u. 61. des französ. Pflichtenhefts v. 1857. 1859. Art. 8. des arrêté ministériel v. 15. Aug. 1859. — Deutsch. Hand. Ges. B. Art. 422. Betriebs-Regl. v. 11. Mai 1874 §§ 46—48. 55. 56. — Holländ. Hand. Ges. B. v. 1838 Art. 90. 96. — Ungar. Hand. Ges. 1875 §. 423. — Schweiz. Eisenb. Transportges. v. 20. März 1875 Art. 1. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. 1874. §§ 29. 30. Motive S. 72. 73.]

Artikel 1. des Schweizer Entwurfs kann unseres Erachtens in der vorgeschlagenen Fassung nicht beibehalten werden. Der Artikel beruht auf dem nicht zu billigenden Principe der Trennung zwischen externen und internen Normen.

Lediglich aus diesem Grunde bedarf es — wie die Motive S. 32 f. hervorheben — zunächst in Form wie in Inhalt der „scharfen Abgrenzung“ des internationalen Frachtvertrages gegenüber allen sonstigen (für das Inland oder für Nichtkonventionsstaten abgeschlossenen) Frachtverträgen, für welche die Autonomie der einzelnen Konventionsstaaten in vollem Umfange gewahrt bleiben soll. Den Inhalt bildet nur die Uebernahme eines internationalen

Gütertransports, die Form ein besonderer, durchgehender, vom Absender nach den speziellen Vorschriften der Artikel 2. u. 4. des Entwurfs auszustellender Frachtbrief.

Aber die Grenzen der internationalen Vereinbarung werden durch Artikel 1. noch mehr beschränkt. Die Bahnen der Konventionsstaaten sollen nicht ohne Weiteres verpflichtet sein, internationale Frachtverträge in den durch die Vereinbarung festgesetzten Formen und mit den durch dieselbe normirten Rechtsfolgen einzugehen. Vielmehr ist durch Alinea 2. des Art. 1. diese Verpflichtung vollständig von denjenigen Voraussetzungen abhängig gemacht, welche die internen Rechte der Einzelstaaten dafür vorschreiben. Jede Bahnverwaltung darf hiernach die Annahme des Gutes, das ihr unter Beobachtung der für den internationalen Frachtkontrakt vorgeschriebenen Formen übergeben wird, überall dann verweigern oder von Erfüllung besonderer Bedingungen abhängig machen, wenn dies nach den Gesetzen und Reglementen für den internen Verkehr der Absendungsbahn oder irgend einer derjenigen Bahnen, auf denen das Gut transportirt werden soll, vorgeschrieben beziehungsweise zulässig ist. (Vergl. Motive oben S. 32.)

Es liegt klar auf der Hand, dass diese Bestimmung des Alinea 2. die in Alinea 1. konstituirte Verpflichtung durch zahllose Ausnahmen gradezu negirt und illusorisch macht. Alinea 1. schreibt für die Bahnen allerdings ganz allgemein die Verpflichtung zur Eingehung internationaler Frachtverträge mit besonderen Formen und Rechtsfolgen vor; Alinea 2. erklärt diese Verpflichtung aber nur dann für zulässig, wenn sie mit den internen Rechten aller Einzelstaaten harmonirt, welchen die am Transporte betheiligten Bahnen angehören. Mit gutem Grunde frägt man wohl, was bei einer solchen Beschränkung von dem gemeinsamen Rechte noch übrig bleibt und worin die irgend erhebliche Besserung des bisherigen Rechtszustandes alsdann eigentlich besteht?

Die Motive (S. 32.) erkennen selbst an, dass es dem Zwecke der Vereinbarung am vollkommensten entsprechen würde, wenn die Verpflichtung zur Eingehung des Frachtvertrages von gemeinsamen Voraussetzungen in analoger Weise abhängig gemacht würde, wie dies im deutschen Betriebs-Reglement (§§ 46—48. 55. bezw. Art. 422. D.H.G.B.) geschehen. Dass man davon im Entwurfe Abstand genommen, wird mit der Schwierigkeit gerechtfertigt, diese Voraussetzungen für das gesammte Konventionsgebiet erschöpfend zu normiren. Das Prinzip, die Verpflichtung zum Abschlusse eines internationalen Frachtvertrags von den internen Rechten der Einzelstaaten abhängig zu machen, werde das Publikum vor Willkürlichkeiten der einzelnen Bahnverwaltungen weit besser schützen, als eine zwar absolute, aber nur unvollständige und dehnbare Normirung der Voraussetzungen, unter denen die Zurückweisung des internationalen Frachtgutes gestattet sein solle.

Indess sind diese Gründe nicht zutreffend. Weder erscheint es zu schwierig, diese Voraussetzungen so eingehend zu bestimmen,

dass sie das Publikum vor Willkür schützen, noch ist es für dieses günstiger, bei Eingehung internationaler Frachtverträge von den verschiedenartigsten, internen Frachtrechten abhängig zu sein, als bestimmte und einheitliche Vorschriften zu besitzen, selbst wenn diese den einzelnen Verwaltungen in beschränkten Grenzen eine gewisse Freiheit gewähren.

Von dem dem Entwurfe gerade entgegengesetzten Prinzipe ausgehend, dass eine Trennung zwischen internem und internationalem Rechte zu verwerfen, vielmehr für den internen und externen Verkehr nur ein einheitliches Recht zu schaffen sei, würde daher unseres Erachtens im Artikel 1. der Vereinbarung folgenden Grundsätzen Ausdruck zu geben sein:

1. Die durch die internationale Vereinbarung nach Form, Inhalt und Rechtswirkung geregelten Frachtvertrags-Normen gelten gleichmässig für den internen wie externen Transportverkehr.

2. Jede dem Konventionsgebiete angehörige Eisenbahn ist zur Uebernahme des Transports unter den Voraussetzungen verpflichtet[1]), dass ihre regelmässigen Transportmittel genügen, Absender bezw. Passagiere sich den ihr durch das internationale Frachtrecht freigestellten Transportbedingungen fügen und die Güter sich nach den Reglements etc. der Bahn zum Transporte eignen. Sie ist weder verpflichtet, Güter vor der Möglichkeit ihrer Beförderung[2]) zum Transport anzunehmen, noch berechtigt, einen Absender oder Passagier vor dem Anderen zu begünstigen und muss für Zuwiderhandlungen Ersatz leisten.

3. Der Transport erfolgt unter allen Bahnen des Konventionsgebietes mit durchgehendem Frachtbrief ohne Vermittlungsadresse.

Der erste dieser Grundsätze ist bereits oben (S. 47—50.) bei Erörterung der allgemeinen Prinzipien des Entwurfs eingehend motivirt.

Der zweite Grundsatz normirt die allgemeinen Voraussetzungen, unter welchen jede Eisenbahn des Konventionsgebietes zur Eingehung und Ausführung von Frachtverträgen verpflichtet sein soll. Es sind hier im Wesentlichen die bewährten, im Artikel 422. d. H.G.B. fixirten und sowohl in das deutsche Betriebs-Reglement (§§ 46—48. 55.) als auch fast unverändert in das schweizer Transportgesetz (Art. 1.) übergegangenen Voraussetzungen adoptirt. Dieselben sind einerseits erfahrungsgemäss bestimmt genug, um die Einheitlichkeit des Rechts zu wahren, den Einfluss entgegengesetzter, interner Rechtsvorschriften und Reglements abzuschneiden und das Publikum vor jeder Willkür der Verwaltungen zu schützen, andererseits ist aber dadurch auch den Bahnen in diesen beschränkten Grenzen, welche das neue Recht ihrer Bewegung und Vertragsfreiheit zieht, der für die individuellen Bedürfnisse des lokalen Verkehrs unbedingt erforderliche Spielraum gelassen.

Was den dritten Grundsatz betrifft, so erscheint die Auf-

---

[1]) In England besteht eine solche gesetzliche Verpflichtung nicht. Vgl. Cohn, engl. Eisenb. Polit. II. S. 77. Reitzenstein, Verwalt. und Tarifw. auf d. Eisenb. Engl. S. 37. Guttmann, Gütertransp. auf d. Eisenb. Engl. S. 6.

[2]) Eine Pflicht zur früheren Aufnahme in die Lagerräume dürfte u. E. den Bahnen nicht aufzuerlegen sein. (S. dagegen § 30. Reichs-Eis. Ges. Entw.)

nahme desselben in die Vereinbarung aus doppelten Gründen erforderlich. Zunächst ist sie unzweifelhaft im Verkehrsinteresse dringend geboten, um das Publikum von den grossen Schwierigkeiten und Inkonvenienzen, welche mit der Ausstellung neuer Frachtbriefe und Vermittlungsadressen verbunden sind, zu befreien. Sodann spricht aber noch weit mehr ein wichtiger Rechtsgrund dafür. Nach dem Prinzipe der meisten Frachtrechte, insbesondere des D. H.G.B.'s (Art. 401. 429.), ist die Haftpflicht aller folgenden Frachtführer an die Bedingung geknüpft, dass jeder, der solidarisch haftbar gemacht werden soll, das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernommen haben muss, weil hierdurch gewissermassen das Eintreten in den bisherigen, alten Frachtvertrag und das Anerkenntniss der in demselben stipulirten Pflichten dokumentirt wird. (Protokolle zum D.H.G.B. I. S. 822. 823.) Durch die Uebernahme des Guts mit einem neuen Frachtbriefe bezw. das Erfordern eines solchen kann sich mithin jede folgende Bahn der Haftpflicht für den Vortransport entziehen. Da nun die Konstituirung einer solidarischen Haftpflicht sämmtlicher am Transporte betheiligten Bahnen eine der wesentlichsten Forderungen ist, welche an die Einführung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts geknüpft wird (Vgl. Entwurf Art. 16. Motive S. 30—32.), so erscheint es in Uebereinstimmung mit obigem Prinzipe rechtlich durchaus geboten, für den internationalen Frachtvertrag den direkten (durchgehenden) Frachtbrief obligatorisch zu machen. Es werden hiergegen gegründete Bedenken nicht erhoben werden können. Der direkte Frachtbrief (ohne Vermittlungsadresse) ist bereits für den gesammten Verkehr in Deutschland und Oesterreich-Ungarn eingeführt (§ 48. Betr.-Reglem.), durch das Vereins-Reglement vom 1. Juni 1876 auch auf den gegenseitigen Verkehr dieser Länder mit Belgien und den Niederlanden übertragen und durch den deutsch-russischen Tarifverbandsvertrag auch auf den Verkehr mit der Mehrzahl der russischen Bahnen ausgedehnt. Ueberall hat sich die Einführung — insbesondere durch die gleichlautende Ausstellung in mehreren Sprachen — durchaus bewährt und den Verkehr durch die Sicherheit, welche die solidarische Haftpflicht bietet, erleichtert.

Jedoch muss dabei dem Irrthume entgegengetreten werden, als ob die Verpflichtung zur Einführung direkter Frachtbriefe zugleich die Pflicht zur Erstellung direkter Verkehre involvire und beides identisch sei. Dies ist keineswegs der Fall. Der direkte Frachtbrief bezweckt nur die Gleichheit des Frachtvertrages in Form, Inhalt und Wirkung für die ganze Transportstrecke, den Wegfall der Ausstellung neuer Frachtbriefe unterwegs und beim Uebergange von Bahn zu Bahn, sowie Folge dessen insbesondere die solidarische Haftpflicht aller, am Transporte betheiligten Bahnen. Direkter (Verbands-) Verkehr dagegen ist im technischen Sinne derjenige Verkehr, zu welchem sich mehrere Verwaltungen aneinander anschliessender Bahnen behufs Erstellung gemeinschaftlicher Tarife zur Aufnahme von Konkurrenzbestrebungen oder aus anderen Verkehrsinteressen gewissermassen in eine Transportgesellschaft vereinigen. Die

Einführung solcher direkter Verkehre ist mit den wichtigsten und vitalsten Interessen der einzelnen Bahnen verknüpft und ohne deren Verletzung im Wege des gesetzlichen Zwanges nicht ohne Weiteres durchführbar. Die Verpflichtung zum Transport mittelst direkten Frachtbriefs schliesst aber diese weitergehende Verpflichtung zur Eingehung direkter Verkehre keineswegs in sich, der Transport zwischen mehreren Bahnen kann mittelst direkten Frachtbriefs und doch im gebrochenen, — nicht direkten — Verkehre (d. h. ohne gemeinschaftliche Tarife) erfolgen, wie denn auch in Deutschland zwar die erstere, nicht aber die letztere Verpflichtung den Bahnen gesetzlich auferlegt ist.

Diesen Erwägungen entsprechend ist Artikel 1. des Gegenentwurfes (Abschn. III.) nach den vorstehend aufgestellten Grundsätzen redigirt worden.

Artikel 2.

Form des Frachtbriefs beim internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr unter den Konventionsstaaten.

[Code de commerce. Art. 102. — Deutsch. H G.B. Art. 391.; Betr. Regl. § 50. Nr. 1. und 2.; — Holländ. H.G.B. Art. 90. — Ungar. H.G. §§ 394. 395. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 8. — Codice di commercio Art. 81. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. §§ 33. 34. Motive S. 74. — Engl. Ges. vom 8. 5. 1845. sect. 98. 99.]

Artikel 2. des Schweizer Entwurfes ist mangelhaft. Es fehlt zunächst die Bestimmung, dass jede Sendung von dem vorgeschriebenen Frachtbriefe begleitet sein muss (Vgl. § 50. Al. 1. Deutsch. Betr. Regl. u. Art. 8. des Schweiz. Transp. Ges.), sowie, dass dieser Frachtbrief als eine — den Gegenbeweis natürlich nicht ausschliessende — Beweisurkunde über den Frachtvertrag gilt. D.H.G.B. Art. 391. cod. d. com. Art. 101. 102.[1]).

Sodann sind die Angaben, welche der Frachtbrief enthalten soll, zum Theil unvollständig, zum Theil dagegen überflüssig:

ad b) muss neben der Aufgabestation auch die annehmende Verwaltung genannt sein, da zahlreiche Orte Stationen mehrerer Verwaltungen sind;

ad c) kann der Nachsatz,

ad d) der ganze Satz mit Rücksicht auf das unten S. 69—73. zu Artikel 10. Bemerkte fortfallen;

ad f) fehlt die Angabe des Interesses der rechtzeitigen Lieferung;

ad k) fehlen die Worte „auf Gefahr des Absenders." Der Ansicht, dass diese Worte zu dem Zweifel Anlass geben, es sei im Falle mangelnder Angabe des Transportweges und Wahl der Route durch die Annahmebahn, die Bahn von jeder Haftpflicht frei, (Goldschm. Bd. 19. Anl. H. S. 74.) kann nicht beigetreten werden. Der Wortlaut lässt keinen Zweifel darüber, dass nur die Wahl der Route auf Gefahr des Absenders erfolgt, die Bahn also nur für

[1]) Vgl. über engl. Recht Guttmann a. a. O. S. 10—13. Reitzenstein S. 132.

die unrichtige W a h l, (Umwege, Mehrfracht etc.) keine Vertretung übernimmt, im Uebrigen aber selbstverständlich für den Transport auf der von ihr gewählten Route haftet;

ad l) bedarf einer geeigneteren, deutlicheren Fassung;

Sodann mangelt gänzlich:

1) die Angabe des **Bestimmungsortes**, der mit dem Wohnorte des Empfängers nicht immer nothwendig identisch zu sein braucht;
2) bei Sendungen nach **nicht** an der Bahn oder **nicht** für den Güterverkehr eingerichteten Orten die Angabe der **Eisenbahnstation**, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat.

Ferner fehlen Bestimmungen darüber, in welchen Fällen für einzelne Sendungen besondere Frachtbriefe auszustellen sind (Zollgüter, Wagenladungsgüter etc.).

Endlich ist dem Grundsatze nicht Ausdruck gegeben, dass die Annahme von Frachtbriefen, welche der gesetzlichen Vorschrift nicht entsprechen, verweigert werden kann, und dass Frachtbriefe anderer Transportführer selbst als Beilagen nicht zulässig sind.

In dem Artikel 2. des Gegenentwurfes (Abschn. III.) ist auf die Beseitigung aller dieser Mängel Bedacht genommen.

Artikel 3.

Haftung des Absenders für die Angaben im Frachtbriefe.

[Deutsch. Betr. Regl. § 50. Nr. 4. — Schweizer Transport-Ges. Art. 10. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 35. Motive S. 74.]

Artikel 3. des Schweizer Entwurfs entspricht im Wesentlichen dem Art. 10. des Schweizer Transportges. v. 30. März 1875 und dem § 50. Nr. 4. des Deutsch. Betr. Reglements. Jedoch fehlen die wichtigen und zweckmässigen Bestimmungen des letzteren, wonach die Güterexpedition befugt ist, die Angaben des Frachtbriefs zu prüfen und jede Eisenbahn bei unrichtigen Angaben eine Konventionalstrafe erheben darf.

Artikel 3. des Gegenentwurfs (Abschn. III.) ist durch Aufnahme dieser Bestimmungen ergänzt.

Artikel 4.

Perfektion des Frachtkontraktes und Verpflichtung zur Ausstellung von Frachtbriefduplikaten.

[Code de com. Art. 101. 102. — D.H.G.B. Art. 390. 391; — D. Betr. Regl. § 49. 50 Nr. 5.; — Schweiz. Transp. Ges. Art. 11. 12. — Holländ. H.G.B. Art. 90. — Ungar. H.G. §§ 394. 395. — cod. di com. Art. 80. 81. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 36. Motive S. 74.]

Artikel 4. Alinea 1. des Schweizer Entwurfs ist dem Artik. 2. des cit. Schweizer Gesetzes entlehnt. Jedoch verdient die Fassung des damit korrespondirenden § 49. des Deutsch. Betr. Reglements deshalb unzweifelhaft den Vorzug, weil sie einerseits zugleich der

Verpflichtung der Annahmebahn Ausdruck giebt, den Expeditionsstempel ohne Verzug nach der Auflieferung aufzudrücken, und andererseits auch das Moment des Vertragsabschlusses weit schärfer markirt und präcisirt, als Art. 11. des Schweizer Gesetzes.

Für Alinea 2. verdient gleichfalls § 50. Nr. 5. des Deutschen Betr. Reglements den Vorzug vor Art. 11. Alin. 2. des Schweiz. Transp. Gesetzes, weil ersterer zugleich ausdrücklich festsetzt, dass das Frachtbriefduplikat nicht die Wirkung eines Frachtbriefes, Ladescheines, Konnossements habe, — eine Bestimmung, welche in Rücksicht auf die Verschiedenheit der bestehenden Rechte zur Vermeidung gewichtiger Zweifel hierüber dringend erforderlich erscheint [1]). Gewiss begründet der gegenseitige Vertrag für beide Kontrahenten das Recht, eine Beurkundung der Vertragsbestimmungen zu fordern, welche der Absender in Form einer vollzogenen Abschrift des Originalfrachtbriefes d. h. als Frachtbriefduplikat erhält. Aber keineswegs kann dieser Urkunde die Rechtswirkung eines indossabeln Handelspapieres beigelegt werden. (Vgl. Goldschmidt Bd. 19. Anl. H. S. 74. 75. [2]))

Artikel 4. des Gegenentwurfs Abschn. III. hat sich daher im Wesentlichen an die Fassung der citirten Stellen des Deutsch. Betr. Reglements angeschlossen.

Artikel 5.

Verpackung.

[Code de com. Art. 103. — Deutsch. H.G.B. Art. 395. 422. Nr. 1. 424. Nr. 2; — Deutsch. Betr. Regl. §§ 46—48. § 64. Al. 1. § 67. Nr. 3. 7.; — Schweiz. Transport. Ges. Art. 14. — Codice di com. Art. 82.]

Artikel 5. des Schweizer Entwurfs enthält den richtigen, fast allen Frachtrechten eigenen Satz, dass die Eisenbahn für äusserlich nicht erkennbare Mängel nicht zu haften hat, wohl aber für äusserlich erkennbare Mängel, weil sie sich betreffs der letzteren gewissermassen selbst im Verschulden ungenügender Kontrole bei der Annahme befindet.

Daher soll auch Art. 5. nicht bloss die Vermuthung feststellen, dass ein einmal angenommenes Frachtstück keine äusserlich erkennbaren Mängel an sich getragen habe. Denn die Vermuthung würde — wie Fick bei Goldschmidt Bd. 19. Anl. H. S. 76. richtig hervorhebt — den Gegenbeweis nicht ausschliessen, und es könnte dann ein Absender, der im guten Glauben, dass die Anstalt, wenn irgend eine Gefahr aus ganz offenkundigen Mängeln der Verpackung für die Waare selbst oder gar für andere Waaren hervorgehen könnte, das Frachtstück refüsirt haben würde, es unterlassen hat, den Mangel zu beseitigen, für allen aus solchen Mängeln hervorgehenden Schaden verantwortlich gemacht werden. Dies soll aber wegen des konkurrirenden, grösseren Verschuldens der Annahmebahn nicht geschehen, vielmehr die Bahn nur bei nachweislich doloser Handlungsweise des Absenders sich auch durch äusserlich erkennbare Mängel exkulpiren und den Gegenbeweis führen dürfen.

---

[1]) Vgl. Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 37. Motive S. 75.

[2]) Auch der englische Bahnverkehr kennt Ladescheine nicht. Guttmann S. 12.

Dem Artikel 5. des Entwurfs fehlt aber das Korrelat zu dem vorstehenden Satze, d. h. die damit korrespondirende Vorschrift, dass die Eisenbahn, eben wegen dieser verschärften Haftung für äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung, auch nicht verpflichtet ist, mangelhaft verpackte Güter anzunehmen. (Art. 422. Nr. 1. D. H.G.B. § 47. Al. 1. Deutsch. Betr.-Regl.) Es mangeln ferner dem Entwurfe die für den Verkehr praktisch äusserst wichtigen Bestimmungen, dass die Signatur der Güter mit den Angaben des Frachtbriefs genau übereinstimmen muss und bei Stückgütern die Eisenbahn die Bezeichnung der Bestimmungsstation auf dem Gute, wenn dies möglich, verlangen kann.

Ebenso entbehrt der Entwurf der Vorschrift, dass für falsche und ungenaue Deklaration vom Transporte ausgeschlossener oder nur bedingungsweise zugelassener Gegenstände eine Konventionalstrafe an die Eisenbahn zu entrichten ist, und ferner einer Bestimmung darüber, in welcher Form diese Gegenstände dem Publikum publicirt werden.

Artikel 5 des Gesetzentwurfs Abschn. III. hat diese fehlenden Bestimmungen sämmtlich aufgenommen. Eine spezielle Aufführung der vom Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, wie dies im § 48. des Deutsch. Betr. Reglements geschehen, passt als zu weitgehend und insbesondere in Rücksicht auf die häufig erforderlichen Aenderungen nicht in den Rahmen der Konvention und ist daher in Gemässheit des letzten Alinea des im Gegenentwurfe vorgeschlagenen Art. 5. besser einer periodisch wiederkehrenden Vereinbarung und Publikation der Konventionsstaaten vorzubehalten.

Die Eisenbahn kann zwar ausnahmsweise, aber sie muss nicht, mangelhaft verpackte Güter — gegen Revers des Absenders, dass er das Risiko dafür übernimmt, — befördern. Der Ausdruck „Vorbehalt,“ welchen bei dieser Bestimmung der Schweizer Entwurf anwendet, ist jedoch im Gegenentwurfe vermieden, weil er als ein juristisch-technischer Begriff leicht zu Zweifeln Anlass geben kann. Es ist dafür der einfachere und für alle Rechte passende Ausdruck „Erklärung“ (§ 47. Al. 1. Deutsch. Betr. Regl.) gewählt.

Artikel 6.

Begleitpapiere.

[Deutsch. H.G.B. Art. 393. — Betr. Regl. § 51. — Ungar. H.G. § 396. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 13. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 38. Motive S. 75.]

Artikel 6. des Schweizer Entwurfs legt den Eisenbahnen die Verpflichtung auf, gegen eine taxmässige Gebühr auf eigene Gefahr die zoll-steueramtliche und polizeiliche Behandlung der Güter zu übernehmen. Der Absender soll nur für die Richtigkeit der Begleitpapiere haften, wobei aber Alinea 2. des Art. 6. den Eisenbahnen noch die weitere Verpflichtung zuweist, in den Tarifen dem Publi-

kum die erforderlichen Papiere bekannt zu machen und überall Mangels eines Spezialbevollmächtigten die nothwendigen Vorkehrungen zur Zoll- etc. Behandlung zu treffen.

Die im Artikel 6. des Entwurfs bezeichneten Verpflichtungen der Eisenbahnen sind neu und nur im Artikel 13. des Schweizer Transportgesetzes, aber weder in dem ursprünglichen Entwurfe dieses Gesetzes (Vgl. Goldschmidt Bd. 19. Anl. H. S. 51. § 4.), noch in einem anderen Eisenbahnfrachtrechte in diesem Umfange enthalten. Die vorgeschlagenen Bestimmungen widersprechen insbesondere dem Prinzipe des D.H.G.B. (Art. 393) und Betr. Reglements (§ 51.), welche derartige Verpflichtungen nicht kennen, vielmehr gerade umgekehrt lediglich dem Absender die Verbindlichkeit auferlegen, die Bahn zur Erfüllung der zoll- und steueramtlichen Obliegenheiten in den Stand zu setzen. Denn die Eisenbahnen sind Frachtführer und haben demgemäss nur den Frachtvertrag zu erfüllen, dessen wesentlichen Inhalt der Transport des Gutes bildet. Mit Nebengeschäften, zu welchen auch die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter gehört, haben sie sich an sich nicht zu befassen, es liegt dies ausserhalb ihres eigentlichen Geschäftskreises als Frachtführer und ist Sache der Kommissionäre und Spediteure.

In Hinsicht auf die sehr komplizirten Zoll- und Steuer-Gesetze, Instruktionen und Vorschriften, die äusserst hohen Geldstrafen für nur geringe, formelle Versehen kann es den Eisenbahnen nicht zugemuthet werden, für die zoll- etc. amtliche Behandlung gegen irgend eine, wenn auch noch so erhebliche Gebühr zu haften und ebensowenig, ihre Tarife bei jeder Aenderung der Zoll- und Steuervorschriften neu zu publiziren oder zu ergänzen. Mit demselben Rechte könnte den Bahnen die Verpflichtung zur Verpackung, zur Weiterspedition von der Bestimmungsstation aus, zur Lagerung und zu zahlreichen ähnlichen Nebengeschäften gegen eine Gebühr unter eigener Haftung auferlegt werden. Der Kreis der Haftpflicht würde sich alsdann in das Ungemessene erweitern.

Selbst der Entwurf zum Schweizer Transportgesetze geht nicht so weit, wie der jetzt vorliegende internationale Entwurf. Vielmehr bemerken die Motive zu ersterem (Goldschmidt Bd. 19 Anl. H. S. 75): „Selbstverständlich habe die Bahn keine Verantwortlichkeit, wenn ihr selbst die betreffenden Vorschriften nicht bekannt gewesen, oder wenn der Absender sich nicht darnach erkundigt und die Anstalt nur nach einer mühsamen Untersuchung über den Inhalt der Kolli etc. hätte bemerken können, dass der Absender aus Irrthum die Beifügung solcher Begleitpapiere oder die gehörige Einrichtung versäumt habe. Habe er überhaupt nicht aus Irrthum, sondern wissentlich etwas derart versäumt, so werde er sich ebenfalls nicht damit entschuldigen dürfen, dass ihn die Anstalt nicht gewarnt habe.“ (Vgl. auch die Mot. zu § 38. Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 75.)

Aber man wird sich sagen müssen, dass mit so unbestimmten Kriterien und einer so zweifelhaften Grenze zwischen dem Versehen

der Bahn und der Absender nur eine neue Quelle zahlreicher Streitigkeiten geschaffen werden würde. Es erscheint vielmehr allein billig, dass den Eisenbahnen in Rücksicht auf ihren Charakter als Frachtführer weder die Verpflichtung auferlegt werde, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu übernehmen, noch für irgend welche Versehen ihrer Organe zu haften, wenn sie es auf ausdrückliches Verlangen der Absender übernommen haben; es sei denn, dass der Verwaltung wegen dolus oder wegen culpa in eligendo oder inspiciendo nach allgemeinen Rechtsregeln die Haftpflicht obliegt. Der Standpunkt des Deutschen Betr. Reglements (§ 51) ist demnach ein durchaus richtiger, dem Principe des D.H.G.B.'s (Art. 393.) wie überhaupt dem Wesen des Eisenbahnfrachtgeschäfts entsprechender und involvirt keineswegs eine unberechtigte Begünstigung der Eisenbahnen, wie in den Motiven zu dem Entwurfe des Schweizer Transportgesetzes (Goldschmidt a. a. O. S. 45.) hervorgehoben ist.

Artikel 6. des Gegenentwurfs Abschn. III. hat aus diesen Gründen an den Bestimmungen des § 51. des Deutschen Betriebs-Reglements festgehalten.

Artikel 4.

Berechnung der Frachtgelder.

[Deutsch. Betr. Reglement § 52.]

Die drei Alinea des Artikel 7. des Schweizer Entwurfs sind aus Alinea 1. § 52. des Deutsch. Betr. Reglements entnommen.

Gegen die Begründung (s. S. 34.) und Aufnahme dieser Bestimmungen findet sich im Wesentlichen Nichts zu erinnern. Nur dürften im Alinea 1. die Worte des § 52. cit.: „gemeinschaftlichen Frachttarife" vor den entsprechenden Worten des Schweizer Entwurfs: „direkten Frachttarife" vorzuziehen sein, weil „gemeinschaftlich" ein umfassenderer Begriff ist; denn es lassen sich gemeinschaftliche Tarife denken, die nicht direkte Tarife sind und doch nicht bloss aus den zusammenzustossenden Beträgen gebildet sind, während jeder direkte Tarif auch zugleich ein gemeinschaftlicher ist. Sodann erscheint der Ausdruck des § 52. cit: „zusammenzustossenden" treffender und klarer, als der Ausdruck „zusammenzusetzenden", indem ersterer mehr auf die Unveränderlichkeit der zusammen zu rechnenden Einzelbeträge hindeutet, als letzterer. Endlich wird Artikel 7. des Schweizer Entwurfs noch durch die weiteren, praktisch bewährten Bestimmungen des § 52. Deutsch. Betr. Regl. über Vergütung anderer Leistungen der Eisenbahn (Be- und Entladung, Spedition etc.), ferner über Ermittlung des Gewichts und über die Befugniss der Eisenbahn, für Ueberladung eine Konventionalstrafe zu erhalten, zweckmässig zu ergänzen sein.

Artikel 7. des Gegenentwurfs Abschn. III. hat diese Ergänzungen bewirkt.

Artikel 8.

Bezahlung der Frachtgelder.

[Code de commerce Art. 105. — Deutsch. H.G.B. Art. 406. 409. 422. — Betr. Regl. § 53. — Ungar. H.G. § 408. — Codice di com. Art. 84. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. §§ 44. 45. Mot. S. 77.]

Die beiden Alinea des Artikel 8. des Schweizer Entwurfs sind dem Alinea 1. des § 53. des Deutsch. Betr. Reglements entlehnt und können in der vorgeschlagenen Fassung adoptirt werden.

Ebenso sind wir mit dem Wegfall des Alinea 2. des cit. § 53. einverstanden, da derselbe in Sinn und Wortlaut unklar und überflüssig ist, auch bisher nur zu Zweifeln und Irrungen Anlass gegeben hat. (Vgl. jedoch § 45. Reichs-Eis. Ges. Entw.):

Dagegen fehlt der unbedingt nothwendige Grundsatz (Art. 406. D.H.G.B. § 44. Reichs-Eis. Ges. Entw.):

> dass der Empfänger durch Annahme des Guts und des Frachtbriefes verpflichtet wird, der abliefernden Eisenbahn nach Maassgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Denn, welche juristische Konstruktion dem Verhältnisse zwischen Frachtführer und Empfänger auch gegeben werden mag, so steht doch nach allen Frachtrechten jedenfalls soviel fest, dass der Empfänger durch die Annahme des Guts und des Frachtbriefs in den Frachtvertrag mit eintritt bezw. die in demselben stipulirte Zahlungspflicht dem Frachtführer gegenüber übernimmt[1]). (Vgl. Protok. zum D.H.G.B. Lutz I. S. 818. ff. 5101. 5102.)

Durch diese Bestimmung ist Artikel 8. des Gegenentwurfs (Abschn. III.) vervollständigt. Zugleich erscheint hier der geeignete Ort, einige gemeinschaftliche Vorschriften über das Nachnahmeverfahren zu treffen, welche dieses wenigstens in seinen Grundzügen übereinstimmend regeln. Es sind daher in dem Artikel 8. ohne wesentliche Aenderungen die Vorschriften des § 54. Deutsch. Betr. Reglements über das Nachnahmeverfahren beigefügt, welche im gesammten Gebiete des Deutschen Eisenbahnverbandes bereits Geltung haben und in Rücksicht auf die allgemeine Aehnlichkeit des Nachnahmeverfahrens wohl auch ohne erhebliche Schwierigkeit sich auf die anderen Konventionsstaaten übertragen lassen werden.

Artikel 9.

Berechnung der Lieferzeit.

[Code de com. Art. 102. 104. – Deutsch. H.G.B. Art. 392. Nr. 8. Art. 394. Alin. 1. — Betr. Regl. § 57. — Ungar. H.G. § 397. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 17. — Codice di com. Art. 81. 83. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 39. Mot. S. 75.]

Mit den beiden Alinea des Artikel 9. des Schweizer Entwurfs, welche den im § 57. des Deutsch. Betr. Regl. aufgestellten Grundsätzen entsprechen, sind wir im Prinzipe einverstanden. Indess empfehlen wir die deutlichere Fassung des § 57. cit., sowie die eingehenderen Bestimmungen desselben über die Befugniss der Eisen-

---

1) Auch nach engl. Recht. Guttmann S. 16.

bahnen zur Berechnung von Zuschlagsfristen (Al. 3 — 5. cit.), über Beginn und Beendignng der Lieferzeit (Al. 6. u. 7.) sowie deren Unterbrechung durch Zollabfertigung und Betriebsstörungen. (Al. 8.)

In allen diesen Richtungen hat sich Artikel 9. des Gegenentwurfes (Abschn. III.) an den § 57. Deutsch. Betr. Regl. angeschlossen [1]).

Abschnitt II.

Erfüllung des internationalen Eisenbahnfrachtkontraktes.

Artikel 10.

Einseitige Dispositionsbefugniss des Absenders bezw. Empfängers vor Erfüllung des Frachtkontraktes.

[Deutsch. H.G.B. Art. 402—405. — Betr. Regl. § 59. Al. 1—3. Schweiz. Transp. Ges. Art. 15. 16. — Ungar. Hand. Ges. §§ 404—407. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. §§ 41. 42. Mot. S. 76.]

Die wichtige Frage,

von welchem Momente an nicht mehr der Absender, sondern der Empfänger der Eisenbahn gegenüber zu Dispositionen über das Frachtgut legitimirt ist?

hat unseres Erachtens in dem Schweizer Entwurfe keine genügende Lösung gefunden.

Die Motive stellen zunächst (S. 35. 36.) die bestehenden Systeme dar und kommen zu dem Schlusse, dass keines derselben den jetzigen Verkehrsanforderungen entspricht. Es wird daher (S. 37. 38.) ein von allen bestehenden Systemen abweichendes, neues System vorgeschlagen, nach welchem von der Anbringung gewisser Klauseln im Frachtbriefe die Dispositionsbefugniss abhängig gemacht werden soll. Darnach gestaltet sich dieselbe folgendermassen:

1) Es wird ohne jede Klausel im Frachtbriefe ein Empfänger bezeichnet. — Alsdann verliert der Absender vom Momente des Frachtvertragsabschlusses die Disposition. Der Ablieferungsauftrag ist unabänderlich.
2) Es wird im Frachtbriefe kein Empfänger resp. der Absender zugleich als Empfänger mit der Klausel bezeichnet „dass das Gut an der Bestimmungsstation zur Verfügung des Absenders bereit gehalten werden soll“ (station restante). — In diesem Falle bleibt die Disposition während des Transports und auch nach der Ankunft unbeschränkt bei dem Absender.
3) Es wird im Frachtbriefe zwar ein besonderer Empfänger bezeichnet, aber mit der Klausel, „dass der Absender sich anderweitige Verfügung vorbehalte.“ — Dann bleibt die Disposition während des Transportes und auch nach der Ankunft gleichfalls unbeschränkt beim Absender.

Diese Zusammenstellung lässt schon klar erkennen, wie komplizirt das neue System ist. Der Verkehr erfordert gerade betreffs der Dispositionsbefugnisse des Absenders und des Empfängers die möglichste Klarheit und Einfachheit der Bestimmungen, die Trennung

[1]) Das engl. Recht ist abweichend. Guttmann S. 14.

beider Befugnisse muss durch scharfe Kennzeichen und formelle Akte genau gegeben sein. Dem gegenüber will der Schweizer Entwurf ein System mit verschiedenen komplizirten Klauseln einführen, von deren Aufnahme oder Nichtaufnahme in den Frachtbrief die Dispositionsbefugniss abhängig sein soll. Welche Vorzüge dieses neue System vor den bestehenden, namentlich vor dem des D.H.G.B.'s hat, ist nicht ersichtlich gemacht. Die Motive gestehen selbst zu, dass bereits die Einführung einer solchen Klausel im neuen Schweizer Transportgesetz v. 20. März 1875. sich praktisch nicht bewährt hat. Die Einführung mehrerer solcher Klauseln — wie sie im Entwurfe vorgeschlagen, — würde sich noch weniger bewähren, sie würde den Eisenbahnen, wie dem Publikum voraussichtlich nur schädlich sein und zu Irrungen und Vertretungen aller Art Anlass geben, ohne dem Verkehre die erstrebte Erleichterung zu gewähren.

Die Motivirung des neuen Systems erscheint uns auch durchaus nicht zutreffend. Es sind nicht bloss, wie die Motive (S. 37.) annehmen, die beiden Deutungen möglich, dass der Absender sich den Transport im Namen des Destinatärs versprechen lasse oder dass der Destinatär nur als Stellvertreter des Absenders mitzuwirken habe. Der Verkehr schafft noch ganz andere Beziehungen. Es ist ebensogut möglich, dass der Destinatär nur als Vertreter irgend einer dritten Person fungirt oder dass der Absender trotz der Aufgabe an eigene Adresse dennoch nicht eigene Rechte ausüben will etc. (Vgl. die Protok. z. D.H.G.B. Lutz I. S. 818. 820 ff.) Selbst wenn aber in der That nur die beiden, in den Motiven angegebenen Deutungen bezw. Konstruktionen möglich wären, so würde doch durch das im Entwurfe vorgeschlagene Klauselsystem der Beweglichkeit des Verkehrs, welche durch die internationale Vereinbarung gefördert werden soll, wenig gedient sein. Der Absender muss sich alsdann sofort bei Ausstellung des Frachtbriefes bereits definitiv entscheiden, ob er eine solche Klausel anbringen will oder nicht. In letzterem Falle begiebt er sich von vornherein jedes weiteren Dispositionsrechtes und macht den Ablieferungsauftrag starr und unabänderlich. Unsere entwickelten Verkehrsverhältnisse und die Rücksicht auf deren Beweglichkeit erfordern aber gerade im Gegentheil, dass der Absender nicht sofort bei Ausstellung des Frachtbriefes und Absendung des Gutes vor diese Entscheidung und Alternative gestellt wird, sondern dass ihm — natürlich unter Vorbehalt jeder anderweiten, speciellen Vereinbarung — gesetzlich das Recht gewahrt bleibt, bis zur Ankunft des Gutes seine Dispositionen über dasselbe noch zu ändern, bis dahin die Uebergabe des Gutes von der Erfüllung der stipulirten Gegenleistungen abhängig zu machen, überhaupt auch ohne ausdrückliche Erklärung im Frachtbriefe freie Hand über dasselbe zu behalten.

Auch andere Zweckmässigkeitsgründe sprechen dafür, dass dem Absender, der den Moment des Abgangs, Quantität und Qualität des Gutes, die vorgeschriebene Route etc. genau kennt, die Disposition auf dem Transportwege verbleibe. Es erscheint somit keineswegs

als eine Erweiterung, sondern als eine Beschränkung der Verkehrsfreiheit, wenn er sich dieses Recht erst durch eine besondere Klausel im Frachtbriefe sichern muss, deren Unterlassung ihm unabänderlich jede Disposition von Anfang an entzieht, zumal der Destinatär ja jederzeit in der Lage ist, sich ein früheres Dispositionsrecht im Wege besonderer Vereinbarung zu verschaffen.

Wir stimmen mit den Motiven (S. 35. 36.) darin vollkommen überein, dass weder das in Frankreich, Belgien etc. herrschende System der Unabänderlichkeit des im Frachtbriefe enthaltenen Ablieferungsauftrages, noch ein System, welches die Dispositionsbefugniss durch Konnossements, Ladescheine, Recepisse's etc. regelt, für den gegenwärtigen Verkehr zu empfehlen ist. Ersteres nimmt dem Verkehre die erforderliche Beweglichkeit, letzteres hat sich, obwohl im Seeverkehre unentbehrlich und auch für den Landverkehr fast überall gesetzlich zugelassen, nirgends halten können, noch praktisch bewährt. Es ist in Deutschland insbesondere für den Landtransport trotz der eingehenden Bestimmungen der Art. 413—419 H.G.B. ganz ausser Anwendung gerathen. Im Betriebs-Reglem. von 1870 Abschn. B. § 5. Nr. 6 war sogar ausdrücklich bestimmt, dass Ladescheine nicht ausgestellt werden dürfen, und erst im Betriebs-Reglem. v. 1874 § 50 Nr. 5 ist in Rücksicht auf das oesterreich-ungar. Reglement diese Vorschrift wieder gemildert worden.

Dagegen haben die Motive keinen genügenden Grund angeführt, welcher gegen das System des D.H.G.B.'s (Art. 402—405) spräche bezw. im Vergleiche mit demselben das neu vorgeschlagene System empfehlen und annehmbarer erscheinen lassen könnte.

Das System des D.H.G.B.'s ist in zwei einfache Sätze zusammenzufassen:

1) der Absender hat so lange die Dispositionsbefugniss, bis nach der Ankunft des Gutes der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von diesem die Klage auf Uebergabe des Frachtbriefes und Frachtgutes angestellt ist.
2) der Empfänger erlangt die Dispositionsbefugniss nach der Ankunft des Gutes mit der Uebergabe des Frachtbriefes oder mit Anstellung der Klage auf Uebergabe des Frachtbriefes und Frachtgutes.

Es erübrigt sich hier vollständig, auf die juristische Konstruktion dieses Rechtsverhältnisses einzugehen, welche ausnahmslos bei allen Systemen deshalb eine gleich schwierige ist, weil der Verkehr kategorisch die Uebertragung von Befugnissen auf einen Dritten, den Empfänger, fordert, der den Frachtvertrag nicht mit abgeschlossen hat, und dies mit den Regeln des Vertragsrechtes nicht streng vereinbar erscheint. (Vgl. die Protok. z. D.H.G.B. Lutz I. S. 819 ff. II. S. 1235 ff.; Dr. Kuhn, das Frachtgeschäft in Busch's Archiv VI. S. 360 ff.; Endemann, Hand.-Recht § 157.) Entscheidend ist hier nur, dass sich das System des D.H.G.B.'s durch die Klarheit und Einfachheit seiner Bestimmungen über die Vertheilung der Dispositionsbefugnisse so vortheilhaft vor allen anderen Systemen

auszeichnet, und in Rücksicht auf Sicherheit und Beweglichkeit in so hohem Grade den Anforderungen des Verkehrs entspricht, dass es, gestützt auf eine mehr als fünfzehnjährige praktische Ausübung, zur allgemeinen Annahme dringend empfohlen werden kann [1]).

Die Sicherheit ist dem Verkehre in jeder Beziehung gewährleistet. Der Absender weiss schon bei der Absendung genau, bis zu welchem Momente ihm die Dispositionsbefugniss zusteht, der Empfänger weiss ebenso genau, von welchem Momente ab er dieselbe erlangt. Die Uebergabe des Frachtbriefes oder — im Falle der Weigerung oder Verzögerung — die Anstellung der Klage bilden gesetzlich die formellen, scharf markirten Trennungspunkte der beiderseitigen Befugnisse, ohne jedoch die anderweite Abgrenzung im Wege besonderer und privater Vereinbarungen und Verträge auszuschliessen. Der Schweizer Entwurf will dagegen an die Stelle dieser einfachen, faktischen Merkmale Klauseln und Vorbehalte im Frachtbriefe setzen, welche die Dauer der Dispositionsbefugniss sowohl während des Transports als auch nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ganz unbestimmt lassen. Der Frachtbrief soll zwar den Empfänger, an welchen abzuliefern ist, bezeichnen; zugleich aber kann der Absender durch die Klausel, „dass er sich anderweitige Verfügung vorbehalte“ den Ablieferungsauftrag illusorisch machen und sich die Disposition noch auf beliebig lange Zeit sichern. Der so gestaltete Frachtbrief enthält offenbar von vornherein einen Widerspruch in sich selbst. Er bezeichnet zwar den Empfänger, an welchen aber nicht abgeliefert werden darf, eine contradictio in adjecto. Es bedarf erst einer neuen, nachträglichen Erklärung, einer Deklaration des Frachtbriefs durch den Absender, wenn das Gut wirklich dem Destinatär ausgeliefert werden soll. Eine derartige Normirung der Rechtsverhältnisse ist nur geeignet, die Frachtführer und Interessenten zu verwirren, sie erleichtern nicht den Verkehr, sondern erschweren ihn vielmehr nach allen Richtungen.

Auch die Beweglichkeit ist dem Verkehre durch die Bestimmungen des D.H.G.B.'s den Bedürfnissen entsprechend und in höherem Grade gesichert, als durch andere Systeme. Der Absender hat bis zur Uebergabe des Frachtbriefes, die er mit grosser Genauigkeit berechnen und eventuell jederzeit sofort (telegraphisch) feststellen kann, die freie und unbeschränkte Dispositionsbefugniss, er kann bis zu diesem Momente (z. B. bei inzwischen eintretender Unsicherheit, Insolvenz des Destinatärs, Kriegsereignissen etc.) das Gut retiniren, die Ablieferung von der Erfüllung gewisser Bedingungen und der stipulirten Gegenleistungen Seitens des Empfängers abhängig machen lassen oder die Rücksendung bezw. Auslieferung an eine andere Person oder nach einem anderen Orte verfügen. Der telegraphische Verkehr erleichtert und ermöglicht ihm die Ausübung dieser Dispositionsbefugnisse bis zum letzten Momente. Der Absender kann sich aber auch dieser Dispositionsbefugnisse beliebige Zeit vorher, sei es schon vom Momente der Absendung ab, sei

[1]) Auch §§ 41. 42. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. haben dieses System adoptirt. (Motive S. 76.)

es später auf dem Transportwege oder nach der Ankunft dadurch begeben und dem Empfänger eine frühere Disposition einräumen, dass er der Bestimmung des Art. 404. D.H.G.B. gemäss letzteren durch besondere Vollmacht zur früheren Empfangnahme des Gutes und Disposition darüber etc. ermächtigt. Diese Ermächtigung kann entweder bereits im Frachtbriefe ausgesprochen oder Gegenstand eines speciellen Uebereinkommens sein. Die Parteien sind hiernach vollkommen in der Lage, die Dispositionsbefugnisse unter sich jederzeit anders, wie es das Gesetz als Regel vorschreibt resp. präsumirt, ihren individuellen Interessen und Beziehungen entsprechend durch besondere Vereinbarungen zu regeln. Die volle Freiheit und Agilität des Verkehrs ist damit nach allen Richtungen hin gewahrt.

Bringt man endlich noch in Erwägung, dass es sich hier um die Beibehaltung bezw. Ausdehnung eines alten, durchaus bewährten Systems, welches vor fünfzehn Jahren von den Kommissaren aller deutschen Staaten als das beste unter den bestehenden einstimmig adoptirt wurde, gegenüber einer völlig neuen, unbekannten und unerprobten Institution handelt, dass gegen das System des D.H.G.B.'s bisher von keiner Seite eine irgend berechtigte Klage geführt worden ist, sondern im Gegentheil die durchsichtigen und einfachen Bestimmungen desselben sehr erfolgreich allen unklaren und trügerischen Manipulationen vorgebeugt und eben deshalb die lebhafteste Anerkennung des soliden Handelsstandes gefunden haben, dass dieser Rechtszustand durch eine langjährige, konstante Rechtsprechung geklärt und befestigt ist, und dass auch — was gewiss ein gewichtiges Moment — der erste Entwurf des Schweizer Transportgesetzes (Vgl. Goldschmidt, Bd. 19. Anl. H. S. 52. § 7. S. 77.) im Prinzipe dieses Deutsche System adoptirt hatte, so erscheint unser Votum für die Annahme des Deutschen Systems wohl hinreichend begründet.

Artikel 10. des Gegenentwurfes schliesst daher an die Vorschriften der Artikel 402.—405. des D.H.G.B.'s an. Eine Aenderung ist nur insofern vorgenommen, als Art. 402. den Empfänger lediglich erst vom Momente der Uebergabe des Frachtbriefs, Art. 405. dagegen auch schon vom Momente der Anstellung der Klage auf Uebergabe (also in diesem Falle noch vor der Uebergabe) zur Disposition berechtigt und in der Fassung dieser beiden Artikel ein gewisser, jedenfalls nicht beabsichtigter Widerspruch gefunden worden ist. (Vgl. Rebling's Abhandlung über Art. 402. u. 405. D.H.G.B. in Busch's Arch. Bd. 29. S. 53. 54. Protok. zum D.H.G.B. I. S. 819. 1235. v. Hahn, Komment. II. S. 478. Goldschmidt, Handb. I. Abth. 2.S. 748 f. Entsch. des R.O.G.B. IV. S. 361. VI. S. 429. VII. S. 275.) Es sind daher in unserem Vorschlage beide Momente so nebeneinander gestellt, dass entweder die Uebergabe des Frachtbriefs oder die Behändigung der Klage auf Uebergabe den Empfänger zur alleinigen Disposition befugt. Die Behändigung der Klage ist hierbei der Anstellung der Klage vorgezogen worden, weil erstere ein weit sichereres und in allen Prozessrechten wiederkehrendes Moment ist[1]). So-

[1]) Vgl. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. Motive S. 76.

dann ist die Eingangsbestimmung des Art. 404., wonach der Empfänger auch schon vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte und ohne jede Vollmacht des Absenders Sicherheitsmaassregeln treffen darf, in Fortfall gebracht, weil sie in das System nicht recht passt, Unklarheiten erzeugen kann und auch für den Eisenbahntransport, der Eingriffe und Sicherheitsmaassregeln Dritter während des Transports in der Regel weder gestattet noch erforderlich macht, von sehr geringer Bedeutung ist. (Vgl. jedoch Reichs-Eis. Ges. Entw. § 42.)

Dagegen ist die Bestimmung des Alinea 2. des Schweizer Entwurfs, welche mit Alinea 2. § 59. des Deutsch. Betr. Reglem. übereinstimmt:

> dass Dispositionsänderungen nur von der Aufgabestation zu beachten sind,

aufgenommen, da sie sich praktisch durchaus bewährt hat. Denn erfahrungsgemäss kann nur die Aufgabestation die Legitimation des Absenders genügend prüfen, während die Zulassung von Dispositionen auch von anderen Stationen aus leicht zu Täuschungen benutzt wird.

Das Institut der Ladescheine, Konnossements und Recepisses etc. mit der Wirkung übertragbarer Handelspapiere hat sich für den Landtransport nicht bewährt und ist in Deutschland wenigstens trotz der eingehenden Bestimmungen der Art. 413—419. D.H.G.B. fast ganz ausser Anwendung [1]). Dennoch ist in Rücksicht auf die Rechte mehrerer anderen Länder (Frankreich, Belgien, Ungarn) in Artikel 10. des Gegenentwurfes die eventuelle Beifügung einiger prinzipiellen Vorschriften hierüber in Vorschlag gebracht. (Vgl. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 37. Mot. S. 75.)

Artikel 11.

Zeitweilige Verhinderung des Transports.

[D.H.G.B. Art. 394. Al. 2. — Betr. Regl. § 58. — C. d. com. Art. 104. — Ungar. Hand. Ges. § 397. Al. 2. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 18. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 40. Mot. S. 76.]

Gegen Artikel 11. des Schweizer Entwurfs, welcher dem Artikel 394. Al. 2. D.H.G.B.'s, § 58. Al. 1. Deutsch. Betr. Reglem. und Art. 18. des Schweiz. Transportges. v. 20. März 1875. entspricht, lässt sich im Wesentlichen nichts einwenden. Art. 11. des Gegenentwurfes enthält jedoch einige Modifikationen im Wortlaute nach Maassgabe des Art. 394. D.H.G.B.'s bezw. § 58. Deutsch. Betr. Regl.

Dahin gehört insbesondere die Einschiebung des Wortes „zeitweilig“ vor „verhindert“, welches im Schweizer Entwurfe wohl nur versehentlich weggelassen ist, da die Ueberschrift des Artikels dieses Wort enthält. Denn nicht jede auch noch so geringfügige kasuelle Hinderung des Transports soll dem Absender das Rücktrittsrecht gegen blosse Erhaltung der bisher aufgewandten Kosten gewähren, sondern eine „zeitweilige“ d. h. eine solche, welche nach richterlichem Ermessen den erkennbaren Transportzweck ganz oder theilweise zu vereiteln im Stande ist. (Vgl. Prot. zum D.H.G.B. Lutz I. S. 789.) Diesem Gedanken wird durch das Wort „zeitweilig“ Ausdruck gegeben.

---

[1]) Ebenso in England. Vgl. Reitzenstein S. 132. Guttmann S. 12.

Artikel 12.

Ablieferung des Gutes. Pfandrecht.

[D.H.G.B. Art. 403. 409—412. — D. Betr. Regl. § 59. Al. 4 ff. § 60. — Code de com. 91—93. 106. 109. loi du 23.—20. mai 1863. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 19. 21. 40—43. — Ungar. Hand. Ges. Art. 405. 411—414. — Holländ. Hand. Ges. B. Art. 80—84. — Belgisches Ges. v. 7. Mai 1872. Art. 14—17. — Holländ. Ges. v. 8. Juni 1874. — Codice di com. Art. 68 ff. — D. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 43. 50. 51. 65. 66. — Engl. Ges. vom 8. Mai 1845. sect. 97.]

Artikel 12. des Schweizer Entwurfs will die Bestimmungen über die Ablieferung des Gutes lediglich den Gesetzen und Reglements des Ablieferungsortes überlassen, also von jeder gemeinschaftlichen Regelung ausschliessen. Hierzu sollen vor allem auch die bei der Ablieferung geltend zu machenden Pfand-, Vorzugs- und Retentionsrechte gehören.

In den Motiven (S. 34. 35.) sucht man vergeblich nach einem stichhaltigen Grund für diese prinzipielle Ausschliessung eines der wichtigsten Theile des Frachtrechts. Es wird lediglich ausgeführt: „dass nach der Intention des Entwurfes auf diesem Wege alle die Zweifel und Schwierigkeiten ihre Lösung finden sollen, welche bei Gelegenheit der Ablieferung des internationalen Transportgutes in Folge der grossen Verschiedenheit des Rechtes der einzelnen Länder, welche das Gut durchläuft, zur Sprache kommen. Der Art. 12. solle sich ganz besonders auch auf die Pfand-, Vorzugs- und Retentionsrechte beziehen, welche bekanntlich in der allerverschiedensten Weise den Frachtführern zur Sicherheit ihrer Forderungen aus dem Frachtvertrage eingeräumt seien. Die materiellen und prozessualischen Wirkungen dieser Rechte sollen sich ausschliesslich nach dem Rechte des Ablieferungsortes richten."

Dieses Verfahren liesse sich jedoch mit gleichem Rechte für alle anderen in das Frachtrecht fallenden Materien und Rechtsverhältnisse in Vorschlag bringen und würde überhaupt gegen jede gemeinschaftliche Regelung derselben sprechen. In unseren einleitenden Bemerkungen zu den Spezialbestimmungen des Entwurfs ist dies bereits monirt und darauf hingewiesen worden, dass die Ablieferung ebenso gut ein Theil des Frachtgeschäftes und ebenso wichtig für die Erfüllung desselben ist, wie die Empfangnahme und daher nicht ersichtlich erscheint, weshalb letztere gemeinschaftlich geregelt werden, erstere aber den Einzelrechten überlassen bleiben soll. Insbesondere ist hervorgehoben worden, dass gerade die bei der Ablieferung auszuübenden Pfand-, Retentions- und Vorzugsrechte wegen der Verschiedenheit der Einzelrechte und der Zweifelhaftigkeit ihrer Geltung und ihres Umfangs auf's Dringendste einer einheitlichen Gestaltung im internationalen Verkehre bedürfen, weil die bei weitem meisten Streitigkeiten und Verkehrsschwierigkeiten lediglich auf dieser Verschiedenheit und der mangelnden Kenntniss der Interessenten von den zahllosen und komplizirten Sonderrechten materieller wie prozessualer Natur unterwegs und am

Ablieferungsorte beruhen. Der Nothstand ist ein so dringender, dass eine Vereinbarung über den Eisenbahnfrachtverkehr ohne Berücksichtigung und generelle Regelung des Pfand- und Retentionsrechtes ihren Zweck zum grossen Theile verfehlen würde.

Es ist zwar richtig und soll keineswegs bestritten werden, dass einzelne Theile des Ablieferungsverfahrens, wie z. B. Art und Zeit der Avisirung, Zuführung, Abholung, Entladung, Lagerung etc. des Gutes lediglich nach lokalen und individuellen Verkehrsverhältnissen zu ordnen sind, daher allgemeine Bestimmungen hierüber nach Umständen wohl in die Betriebs-Reglements einzelner Verwaltungen oder Länder, nicht aber in ein internationales Eisenbahnfrachtrecht gehören.

Dagegen müssen u. E. in letzterem doch unbedingt wenigstens die wichtigen und für jeden Bahnverkehr unentbehrlichen Grundsätze ausgesprochen werden: dass die Eisenbahn nach Ankunft des Gutes zur unverzüglichen Benachrichtigung des Empfängers, sowie zur sofortigen, ordnungsmässigen Ablieferung des Gutes verpflichtet ist. Es bedürfen ferner der gemeinschaftlichen Regelung die Rechtsverhältnisse, welche eintreten, wenn der Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, welche Verbindlichkeiten und insbesondere welche Haftpflicht alsdann der Bahn für den Weitertransport obliegt. Endlich sind unzweifelhaft einheitliche Bestimmungen über die Befugnisse und Pflichten der Bahn für diejenigen Fälle erforderlich, in welchen die Ab- oder Annahme verweigert oder verzögert wird, dieselbe nicht thunlich geworden, der Destinatär nicht zu ermitteln ist, Streit über den Zustand des Gutes entsteht u. s. w.

Alles dies ist in dem Entwurfe fast ganz unberücksichtigt geblieben, so dass sich hier wiederholt die Frage aufdrängt, was überhaupt der einheitlichen Regelung vorbehalten ist, wenn gerade die für den internationalen Verkehr wichtigsten und kontroversesten Fragen überall ängstlich ausgeschieden und den Einzelrechten überlassen werden sollen?

Es würde zu weit führen, die einschlagenden Bestimmungen der Einzelrechte und Betriebs-Reglements hier speziell durchzugehen und in Vergleich zu stellen. Die Verpflichtungen der Eisenbahn, den Empfänger von der Ankunft des Gutes unverzüglich zu benachrichtigen, ihm die erforderliche Zeit zur Abholung zu lassen und die Ablieferung sofort zu bewirken, sind überall anerkannt. Ebenso sind fast gleichmässig und nur mit unwesentlichen Modifikationen die Sätze adoptirt: dass, wenn der Bestimmungsort nicht an der Bahn belegen, die Bahn nur bis zur nächsten Station die strengere Haftpflicht als Frachtführer und von dort ab die mildere als Spediteur (Kommissionär) übernimmt, dass sie bei mangelnder Disposition den Weitertransport auf Gefahr des Absenders an einen Spediteur übertragen kann und, wenn im Frachtbriefe die Ablieferung oder Lagerung auf einer Bahnstation bestimmt ist, die

Bahn für die Ablieferung an einem anderweitig auf dem Frachtbriefe bezeichneten Bestimmungsorte nicht verantwortlich ist.

Alle diese Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der Bahn bei der Ablieferung entsprechen so sehr der Natur der Sache und dem Interesse des internationalen Verkehrs, dass dieselben in dem Art. 12. des Gegenentwurfs nach Maassgabe der Art. 400. 430. 431. D.H.G.B., § 59. Al. 4. ff. §§ 60. 61. 65. 66. D. Betr. Regl. §§ 43. 50. 51. Reichs-Eis. Ges. Entw. und Art. 19. 21. Schweiz. Transp. Ges. Aufnahme gefunden haben.

Das Pfand- (Retentions-Vorzugs-) Recht

wird bei der grossen Verschiedenheit der Einzelrechte und ihrem engen Zusammenhange mit den partikulären Obligationenrechten, Konkursordnungen etc. einer einheitlichen Regelung im Wege des Kompromisses d. h. etwa durch eine Verschmelzung der Prinzipien verschiedener Rechte schwerlich entgegenzuführen sein. Es kann sich u. E. auf diesem Gebiete in Rücksicht auf die vielfach hervortretenden prinzipiellen Gegensätze und zum Theil ganz diametralen Systeme keineswegs nur um ein gegenseitiges Nachgeben oder einzelne Konzessionen handeln, durch welche allmählig vielleicht eine Annäherung und Assimilirung der Einzelrechte zu erreichen wäre. Ein solches Procediren erscheint speziell für diese Materie aussichtslos. Die meisten Staaten werden vielmehr ihre bisherigen Prinzipien und Systeme gänzlich aufgeben bezw. auf dieselben im Interesse der Einheit zu Gunsten des für das beste und zweckmässigste erkannten verzichten müssen.

Wenn auch hier die bezüglichen Vorschriften des D.H.G.B.'s zur allgemeinen Annahme vorgeschlagen werden, so geschieht es keineswegs aus Parteinahme für das deutsche Recht, sondern lediglich im Interesse des allgemeinen Verkehrs und des Einigungswerks. Es spricht dafür zunächst, dass das deutsche System bereits aus einem Kompromisse der Delegirten aller deutschen Staaten — mit zum Theil französischem Rechte — hervorgegangen ist, mithin die beiden Hauptrechte, auf welche es hier vornehmlich ankommt, bereits zur Grundlage hat und in sich fasst. Es spricht sodann dafür, dass sich dieses System in mehr als 15jähriger, praktischer Anwendung in deutsch-, österreichisch- und französisch-rechtlichen Gebieten als durchaus brauchbar und für den Verkehr zweckmässig und ausreichend erwiesen hat, ferner dass es schon jetzt im gesammten deutschen Reiche und in Oesterreich in Geltung und sowohl von Ungarn (§§ 411—414. Hand. Ges. von 1875.) als auch von der Schweiz (Schweiz. Transp. Ges. v. 20. März 1875. Art. 40—44.) bei der neuerlichen Regelung ihrer Handelsrechte rückhaltlos adoptirt worden ist, obwohl diesen Staaten die Wahl anderer Systeme ganz frei stand. Mithin ist das deutsche System in dem grösseren Theile des Konventionsgebietes bereits in Kraft, sodass es sich jedenfalls empfehlen würde, die Bestimmungen desselben zur Basis der weiteren Verhandlungen zu machen oder, wenn das Pfandrecht nach der

Intention des Schweizer Entwurfes wirklich von der Einigung ausgeschlossen werden sollte, dasselbe wenigstens für die bereits einigen Gebiete (Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz) im internationalen Wege einzuführen, um jeder weiteren einseitigen und partikulären Aenderung vorzubeugen.

Der Gegenentwurf hat daher in einem neu eingefügten Artikel 12a die Vorschriften des D.H.G.B. über das Pfandrecht der Frachtführer (Art. 409—412) zusammengestellt und mit geringen, fast nur redaktionellen Aenderungen in Vorschlag gebracht.

Zur Erläuterung der wichtigsten maassgebenden Gesichtspunkte wird noch Folgendes bemerkt:

1. Was zunächst die Natur des Rechts anlangt, so kann zur Sicherung der Forderungen aus dem Frachtgeschäfte entweder ein Retentionsrecht oder ein Vorzugsrecht im Konkurse oder ein Pfandrecht gegeben werden.

Gegen die Gewährung eines Retentionsrechtes ist geltend gemacht worden, dass alsdann jeder Frachtführer streng darauf halten müsse, dass das Frachtgut nicht eher ausgeliefert werde, als bis alle Beträge bezahlt seien. Dies sei aber im Verkehrsinteresse durchaus nicht zu empfehlen. (Goldschmidt Bd. 19. Anl. H. S. 99. 100.)

Bei Konstituirung eines Vorzugsrechts fällt allerdings dieses Bedenken hinweg. Indess ist dagegen eingewendet worden, dass dasselbe nichts Anderes, als eine Generalhypothek darstelle, deren möglichste Beschränkung schon an sich ein anerkanntes Bedürfniss sei. Auch sei dafür kein rechtlicher Grund vorhanden, denn der Frachtführer habe der Natur der Sache nach nur einen Anspruch an die von ihm transportirten Waaren, nicht aber am ganzen Vermögen des Empfängers. Endlich werde, da das Vorzugsrecht in einer bestimmten Klasse im Konkurse geltend gemacht werden müsse, in die Prozess- und Konkurs-Ordnungen der Einzelstaaten tief eingegriffen werden müssen. (Protok. H.G.B. I. S. 833.)

So bleibt denn nur das Pfandrecht übrig, wie es Art. 409 D. H.G.B. für alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen konstituirt. Das Bedenken, dass auch bei diesem der Frachtführer Anstand nehmen werde, ohne sofortige Bezahlung der Fracht die Waare herauszugeben, ist durch eine — allerdings singuläre — Bestimmung des Art. 409. sehr geschickt beseitigt. Denn die Gewährung einer dreitägigen Fortdauer des Pfandrechts nach der Ablieferung ist im Interesse des Verkehrs allseitig als eine äusserst glückliche Lösung der Schwierigkeiten anerkannt worden, welche daraus entstehen könnten, dass einerseits nicht — wie zwar prinzipiell und als Regel angenommen — Zug um Zug geleistet, andererseits Pfandrechte an beweglichen Sachen ohne Besitz mit mehreren Partikularrechten nicht vereinbar seien. (Prot. D. H.G.B. I. S. 832. 833.)

2. Die Uebertragung der Pfandrechte der vorhergehenden Frachtführer (und Spediteure) erfolgt ohne besondere Cession von Rechtswegen (cessio ex lege) auf die folgenden. Der letzte Fracht-

führer hat bei der Ablieferung diese Pfandrechte geltend zu machen, gleichviel ob er die zu Grunde liegenden Forderungen verlegt hat (Cessionar) oder nicht (Mandatar). Art. 410. D.H.G.B. Prot. I. S. 841. 842.

3. Der Umfang des Pfandrechts erstreckt sich lediglich auf die durch den Frachtvertrag begründeten, bezw. aus dem Frachtverhältnisse originirenden Forderungen, wie sie Art. 409. näher bezeichnet. Für alle anderen, nicht mit dem Frachtvertrage zusammenhängenden Forderungen der Eisenbahn an den Empfänger, die Vormänner oder den Absender besteht dieses Frachtrecht nicht.

4. Für die Reihenfolge der Pfandrechtsgläubiger stellt Art. 411. D.H.G.B. zwei Grundsätze als maassgebend hin:

a) Unter den aus der Versendung und dem Transport erwachsenen Forderungen geht die später entstandene der früher entstandenen im Pfandrechte vor.

b) Unter allen anderen Forderungen aus dem Frachtvertrage geht dagegen umgekehrt die früher entstandene der später enstandenen im Pfandrechte vor.

Der erste Satz beruht auf der richtigen Erwägung, dass durch Hinzutritt der Thätigkeit jedes neuen Transporteurs die Waare in Folge der Annäherung an den Bestimmungsort immer mehr an Werth gewinnt (Prot. I. S. 861. 4625.) und daher, je jünger die Vorgänge sind, welche derartige Forderungen begründen, umsomehr gerade durch diese das Pfandobjekt veräusserungsfähig wird. (Goldschmidt Bd. 19. Anl. H. S. 105.) Für alle anderen Forderungen aber ist nach dem gemeinrechtlichen Prinzipe: prior tempore, potior jure lediglich das Alter entscheidend.

5. Die Realisirung des Pfandrechts erfolgt auf Ansuchen des Berechtigten durch gerichtliche Anordnung mittelst öffentlichen Verkaufs. Durch Deposition des Schuldbetrages (wie sie Art. 44. des Schw. Transp.-Ges. zulässt), Sicherstellung durch Kaution, Bürgschaft etc. darf der Destinatär dem Verkaufe nicht vorbeugen, weil damit chikanösen Vorenthaltungen der Frachtforderungen erfahrungsgemäss Thür und Thor geöffnet sein würde. (Prot. I. S. 4761.)

6. Bezüglich des Untergangs des Pfandrechts endlich ist bestimmt, dass der Rückgriff gegen alle dem Frachtführer regresspflichtigen Vormänner — einschliesslich des Absenders — verloren geht, wenn der letzte Frachtführer das Gut ohne Ausübung des Pfandrechts ausgeliefert hat. Nur der Anspruch gegen den Empfänger bleibt weiter in Kraft. Es war hierfür die Erwägung maassgebend, dass die Vormänner (Frachtführer und Spediteure) ihre Forderungen dem Nachmanne behufs vertretungsweiser Geltendmachung anvertraut hätten und das Risiko aus einem solchen Vertrauen mit Grund nur die Kreditirenden, nicht aber den Absender oder die sonstigen Vormänner treffen könne (Protok. I. S. 843.). Das Schweizer Transp.-Ges. (Art. 27.) hat zu den Vormännern, welche den Rückgriff verlieren, n. E. mit Recht auch die Kommissionäre hinzugefügt, weil für diese die gleiche Erwägung zutrifft. (Vgl.

Goldschmidt Bd. 19. Anl. H. S. 106.) — Selbstverständlich bezieht sich der Verlust des Regresses nur auf diejenigen Forderungen, wegen deren ein Pfandrecht überhaupt besteht d. h. welche durch den Frachtvertrag begründet und mit demselben im Zusammenhange sind (Art. 409.). Für Forderungen, welche auf anderen, neben dem Frachtgeschäfte vorkommenden Verhältnissen beruhen und dem letzten Frachtführer zur Geltendmachung nur mit übertragen sind, geht also der Regress durch Nichtausübung dieses singulären Pfandrechts nicht verloren. In diesem Falle können daher die Vormänner den letzten Frachtführer auch nicht verantwortlich machen. In allen anderen Fällen aber steht den Vormännern, welche durch die kulpose Nichtausübung des Pfandrechts ihren Regress verlieren, sowohl die Schadenersatzklage gegen den letzten Frachtführer als auch die etwaige Bereicherungsklage gegen den Absender und die befriedigten Vormänner zu.

Artikel 13.

Ablieferungshindernisse.

[Code de com. Art. 106. — D.H.G.B. Art. 407. — D. Betr. Regl. § 61. § 64. Al. 9. 10. 11. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 22. 47. 48. — Ungar. H.G. § 409. — Holländ. H.G.B. Art. 94. — Codice di com. Art. 85. — D. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 47. Mot. S. 78.]

Den Bestimmungen des Art. 13. des Schweizer Entwurfs kann zum Theil schon deshalb nicht beigestimmt werden, weil sie in Alinea 2. und 4. auf den im Artikel 10. des Entwurfs bezeichneten Vorbehalt des Dispositionsrechts Bezug nehmen, welcher nach unseren Vorschlägen zu Art. 10. (s. S. 69. 71.) in Fortfall zu bringen ist. Aber auch im Uebrigen sind die Bestimmungen des Entwurfs weder vollständig noch zureichend.

U. E. sind bei Annahmeverweigerung und sonstigen Ablieferungshindernissen zwei Fälle scharf zu unterscheiden:

1) ob die Parteien gerichtliche Hülfe nicht in Anspruch nehmen oder
2) ob sie auf gerichtliche Hülfe provociren wollen.

Es entspricht den Verkehrsinteressen, dies dem freien Willen der Betheiligten zu überlassen. Von diesem Gesichtspunkte geht Art. 13. des Gegenentwurfes aus.

In den Fällen der ersteren Art lagert das Gut auf Gefahr des Absenders bei der Bahn, welche diesen thunlichst schnell zu benachrichtigen hat, auch das Gut in ein öffentliches Lagerhaus oder zu einem bewährten Spediteur zur Disposition des Absenders bringen kann. (Al. 1.) — Die Bahn hat etwaige Verminderungen oder Beschädigungen wennmöglich in Gegenwart des Reklamationsberechtigten und unter Zuziehung von Sachverständigen glaubhaft festzustellen. (Al. 3.) — Sie muss bei Gütern, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder die Kosten der Lagerung nicht decken, ohne Förmlichkeit (aussergerichtlich) den bestmöglichen Verkauf unver-

züglich herbeiführen, bei allen anderen Gütern aber frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit. (Al. 2.)

Diese Bestimmungen sind dem D. Betr. Reglem. (§ 61. Alin. 1. u. 4. § 64. Al. 9.) und dem Schweiz. Transp. Ges. (Art. 22. Al. 1. 2.) entnommen und durchaus bewährt. Die Bahn fungirt präsumptiv als negotiorum gestor des Absenders, dessen Interesse in keiner Weise gefährdet ist, weil die Befugniss zum schleunigen, aussergerichtlichen Verkauf nur für leicht verderbliche und sehr geringwerthige Güter gegeben ist, welche die Dauer und Kosten eines gerichtlichen Verfahrens nicht ertragen können, während für den Verkauf aller anderen Güter eine so lange Frist besteht, dass der Absender hinreichende Zeit zu anderweitigen Dispositionen hat. Auch steht ihm jederzeit frei, die gerichtliche Hülfe in Anspruch zu nehmen. (Vgl. Goldschmidt Bd. 19. Anl. H. S. 77.)

Für die Fälle der zweiten Art hat der Gegenentwurf (Al. 4—6) mit unwesentlichen Modifikationen die Grundsätze des Art. 106. Code de com. adoptirt, welche fast unverändert in den Art. 94. Holländ. H.G.B., Art. 85. Codice di com., Art. 407. D.H.G.B., § 409. Ungar. H.G. und Art. 47. 48. Schweiz. Transp. Ges. übergegangen sind. Darnach kann in Streitfällen jeder Theil die Hülfe des Gerichts anrufen, welches — wenn möglich unter Zuziehung der Gegenpartei — den Zustand des Gutes feststellt und die öffentliche Lagerung und Veräusserung desselben in Höhe der Frachtforderungen anordnet und bewirkt.

Artikel 14.

Aeusserlich nicht erkennbare Schäden.

[Code de com. Art. 105. — Art. 408. Al. 2. D.H.G.B. — D. Betr. Regl. § 64. Al. 4. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 45. Al. 2. Art. 47. 48. — Ungar. H.G. Art. 410. — Codice di com. Art. 84.]

Artikel 14. des Schweizer Entwurfs — aus Art. 408. Al. 2. D. H.G.B. und § 64. Al. 4. D. Betr. Regl. entlehnt — enthält für den Empfänger die nur instruktive, aber wegen der sich gemäss Artikel 29. an die Unterlassung knüpfenden Rechtsfolgen wichtige Vorschrift über das Feststellungsverfahren bei äusserlich nicht erkennbaren Mängeln nach der Entdeckung. Es wird Art und Zeit der Prüfung vorgeschrieben, welche nach der Annahme erfolgen muss, um dem im Artikel 29. aufgestellten Präjudize zu entgehen.

Artikel 14. des Gegenentwurfs (Abschn. III.) hat mit wenigen Modifikationen die Vorschrift des Alinea 1. des Art. 14. beibehalten, obwohl sie in Rücksicht auf die in Art. 29. stattfindende Wiederholung ohne Nachtheil hier fortbleiben könnte, wie denn auch weder das D.H.G.B. noch das Schweizer Transp. Gesetz eine derartige besondere, von dem Hauptgrundsatze getrennte Bestimmung enthält.

Alinea 2. des Art. 14. ist dagegen jedenfalls als zu rigoros in Wegfall gebracht. Die nur achttägige Frist erscheint insbesondere bei grosser Ladung zur Auspackung, Prüfung und Schadensfeststellung zu gering. Es genügt, wenn dies innerhalb 4 Wochen bewirkt und davon der zuständigen Eisenbahnverwaltung Anzeige gemacht ist. (Art. 29.)

Abschnitt III.

Legitimation und Gerichtsstand für Entschädigungsforderungen wegen Nichterfüllung des internationalen Eisenbahn-Frachtkontraktes.

Im Allgemeinen wird zu Abschnitt III. Folgendes bemerkt: Die Motive des Schweizer Entwurfs (S. 38.) führen aus, „dass die für das ursprüngliche Programm der Vereinbarung an die Spitze gestellte Frage des Gerichtsstandes sich von der weiteren Frage über die Legitimation der Parteien nicht trennen lasse und dass mit letzterer wiederum das Prinzip der Haftbarkeit der Ablieferungsbahn für die Vorbahnen auf's Engste zusammenhänge."

Indess ist diese Folgerung nicht ganz zutreffend. Handelt es sich nur um die Feststellung des Gerichtsstandes, so bedarf es der Bestimmung der Aktivlegitimatien überhaupt nicht. Denn nach dem allgemein anerkannten Grundsatze: „actor sequitur forum rei" ist für den Gerichtsstand die Aktivlegitimation ganz irrelevant und nur die Passivlegitimation entscheidend. Auf diese letztere wird es hier also ankommen. Der persönliche Gerichtsstand des Passivlegitimirten ist auch der Gerichtsstand für die gegen ihn gerichteten Klagen aus dem Frachtvertrage.

Die Passivlegitimation

besitzt aber nach übereinstimmenden Prinzipien bei einem durch die Hände mehrerer Frachtführer gehenden Transporte jeder der betheiligten Frachtführer, welcher in den Frachtvertrag eingetreten ist und denselben seinerseits nicht erfüllt hat. Die meisten Frachtrechte (D.H.G.B. Art. 401. Schweiz. Transp. Ges. Art. 36. Französische, belgische und italienische Praxis) gehen aber noch weiter. Sie betrachten das Frachtgeschäft insofern als ein Ganzes, als sie jeden folgenden Frachtführer, der in den Vertrag eingetreten, verpflichten, für die Verbindlichkeiten bezw. Fehler der vorangehenden Frachtführer einzustehen, so dass der Berechtigte einer ganzen Reihe von Verpflichteten gegenübersteht, die er nach seiner Wahl in Anspruch nehmen kann.

Für den Eisenbahn-Frachtverkehr, in welchem fast stets mehrere, häufig eine sehr grosse Zahl verschiedener Bahnen am Transporte betheiligt sind, empfiehlt es sich jedoch nicht, dem Berechtigten so viele Verpflichtete gegenüberzustellen, zumal ihm jede einzelne der in Betracht kommenden Transportanstalten für die Erfüllung seiner Ansprüche die genügende Garantie bietet. Es liegt zur Vermeidung „unabsehbarer Verzögerungen und Schwierigkeiten" vielmehr in hohem Grade im Interesse des Berechtigten, sich an nur wenige, aber bestimmt und unbedingt Verpflichtete halten zu können. Aus

diesem Grunde hat das D.H.G.B. eine gewisse Beschränkung in der Zahl der Verpflichteten eingeführt, nämlich durch Art. 429. den Eisenbahnen eine Vereinbarung mit dem Absender freigestellt, wonach nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, unter den in der Mitte liegenden aber nur die nachweislich schuldbare, im Ganzen also höchstens drei zu haften haben — eine Befugniss, von welcher alle deutschen und österreich-ungarischen Bahnen gemäss § 62. des Betr. Reglem. Gebrauch gemacht haben.

Hierbei ist jedoch der Grundsatz, dass nur diejenige Bahn haftet, welche durch Uebernahme des Guts und Frachtbriefs in den Vertrag eingetreten, unverändert aufrecht erhalten. Der Schweizer Entwurf will aber auf diesem Wege noch weiter gehen und folgende Neuerungen einführen:

1. Die Beschränkung der Passivlegitimation auf nur wenige der am Transporte betheiligten Bahnen ist obligatorisch.
2. Die Passivlegitimation der in der Mitte liegenden Bahnen — auch der schuldigen — fällt ausnahmslos fort.
3. An die Stelle der zuletzt übernehmenden Bahn tritt die Ablieferungs- (Bestimmungs-) Bahn.
4. Die Wahl zwischen Annahme- und Ablieferungsbahn hört auf; in gewissen Fällen ist nur die erstere, in anderen nur die letztere legitimirt.

Was die erste Neuerung betrifft, so bedarf dieselbe nach Vorstehendem keiner weiteren Motivirung. Sie ist im Verkehrsinteresse dringend geboten, durch das Betr. Reglement in Deutschland und Oesterreich-Ungarn, durch das Vereins Reglement auch im gegenseitigen Verkehr mit Holland, Belgien und den Niederlanden, durch Art. 45. des Schweiz. Transp. Ges. in der Schweiz und durch die Gerichtspraxis in Frankreich und Italien bereits eingeführt und anerkannt, sodass es eigentlich nur einer gemeinschaftlichen Formulirung des Satzes bedarf.

Mit der zweiten Neuerung — dem Wegfall der Passivlegitimation der in der Mitte liegenden, nachweislich schuldbaren Bahn — können wir uns aus gleichem Grunde im Verkehrsinteresse um so mehr einverstanden erklären, als der Klageberechtigte in Deutschland erfahrungsgemäss die in der Mitte liegende Bahn wegen der Schwierigkeit des Schuldnachweises äusserst selten in Anspruch genommen hat und die Beschränkung auf nur zwei Bahnen der angestrebten Vereinfachung in hohem Grade förderlich ist.

Der dritte Vorschlag geht dahin, an die Stelle der Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, die im Frachtbriefe bezeichnete Ablieferungsbahn als passivlegitimirte zu setzen, auch wenn dieselbe weder Gut noch Frachtbrief übernommen hat, also nach dem bisher geltenden Rechts-Prinzipe in den Frachtvertrag noch nicht eingetreten ist. Die Motive bemerken (S. 39. 40.): „dass die juristische Konstruktion dieser Verantwortlichkeit der Ablieferungsbahn allerdings grosse Schwierig-

keiten mache. Es könne alsdann vorkommen, dass der Ablieferungsbahn die Verantwortung zufalle, obgleich sie weder durch Uebernahme des Frachtguts, noch durch Empfangnahme des Frachtbriefs, noch sonst irgendwie ausdrücklich oder thatsächlich ihre Zustimmung zu der ihr angesonnenen Vertretung der Vorbahnen zu erkennen gegeben habe. Es fehle nach dem bisherigen Rechte (D.H.G.B. Art. 401. Schweiz. Ges. Art. 36. französ. und belg. Praxis bei Lanckmann Nr. 500. 555.) an jeder denkbaren Grundlage eines kontraktlichen Verhältnisses zwischen der Ablieferungsbahn einerseits, und dem Destinatär bezw. den Vorbahnen andererseits. Diese Grundlage könne im dringenden Verkehrsinteresse nur durch eine Rechtsfiktion d. h. durch die gesetzliche Annahme gewonnen werden, dass sich ganz allgemein alle Konventionsbahnen verpflichtet haben, bei jedem Transporte sich gegenseitig in der angegebenen Weise zu vertreten."

Auch diese Neuerung empfiehlt sich zur Annahme. Gelten als passivlegitimirt nur die Absendungsbahn und die Ablieferungsbahn, welche sich beide jederzeit genau aus Frachtbrief, -Duplikat und -Karte sowie aus den Expeditionsbüchern ergeben, so sind zwei bestimmte Verpflichtete gewonnen, während nach dem bisherigen Rechte nur die Absendungsbahn in dieser Weise genau festzustellen ist, dagegen die Ermittlung derjenigen Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, insbesondere bei dem Verluste von Gut und Frachtbrief die grössten Schwierigkeiten bietet. Praktisch kann also über die Opportunität und Nothwendigkeit der vorgeschlagenen Aenderung kein Zweifel walten. Aber auch die juristische Konstruktion in der angegebenen Art hat keine wesentlichen Bedenken. Wenn nach Artikel 1. zur Herbeiführung einer gemeinschaftlichen Haftung die Annahme des Guts mit durchgehendem Frachtbriefe zur gesetzlichen Pflicht gemacht wird, die Absendungsbahn also den Transport bis zu der auf der Ablieferungsbahn belegenen Bestimmungsstation zu übernehmen befugt ist, auch bis dahin in der Regel alsbald die Fracht berechnet und z. B. bei Frankosendungen sofort einzieht, so ist konsequent die gesetzliche Annahme begründet, dass die Absendungsbahn den Frachtvertrag auch für die nicht eigene Strecke mitabschliesst d. h. als Vertreterin aller vom Transporte zu berührenden Bahnen einschliesslich der Ablieferungsbahn fungirt, mithin, gleichviel wie weit das Gut gelangt und wo es verloren oder beschädigt wird, betreffs der Haftpflicht alle diese Bahnen ein solidarisches Ganze bilden, wie denn auch umgekehrt bei Ausübung des Pfandrechts etc. die Ablieferungsbahn ohne Weiteres und von Rechtswegen als Vertreterin ihrer Vorbahnen handelt.

Dagegen können wir dem vierten Neuerungsvorschlage: dass der Klageberechtigte sich nicht mehr nach seiner Wahl an eine der beiden passivlegitimirten Bahnen halten darf, sondern nach Maassgabe der Dispositionsbefugnisse in gewissen Fällen nur die Absendungsbahn, in anderen nur die Ablieferungsbahn in Anspruch zu

nehmen hat, nicht beipflichten. Wenn wir auch die Beschränkung der Passivlegitimation auf zwei Bahnen, die Anfangs- und die Endbahn des Transports, für richtig halten, so erscheint es uns doch weder billig, noch im Interesse des Verkehrs liegend, dem Berechtigten auch noch die Wahl zwischen diesen beiden passivlegitimirten Bahnen zu nehmen. Die Angabe in der Denkschrift (S. 18.), dass ein solcher Rechtssatz in Deutschland, Frankreich, Italien und der Schweiz bereits anerkannt sei, ist unrichtig. Weder das deutsche Recht (H.G.B. Art. 429. Betr. Regl. § 62.), noch das schweizerische (Transp. Ges. Art. 35. 36.) kennen diese Beschränkung, ebensowenig die französische und italienische Praxis. Der Grund in den Motiven (S. 39.), dass für den Absender das Gericht der Absendungsbahn, für den Empfänger das der Ablieferungsbahn als das nächstbelegene am günstigsten sei und deshalb genüge, ist nicht zutreffend. Die komplicirten Beziehungen und Verhältnisse, welche häufig zwischen beiden Theilen bestehen, lassen eine Beschränkung und strenge Sonderung der Fälle, in welchen die eine oder die andere Bahn zu belangen ist, durchaus nicht angezeigt erscheinen. Die Beweglichkeit des Verkehrs — ein vor allem maassgebender Gesichtspunkt — macht es vielmehr dringend wünschenswerth, dass dem Entschädigungsberechtigten — Absender oder Empfänger — die Wahl zwischen Inanspruchnahme der Absendungs- und Ablieferungsbahn erhalten bleibt. Es kann für den Absender je nach Umständen weit günstiger sein, die Empfangsbahn zu belangen, wie umgekehrt für den Empfänger die Ablieferungsbahn. Auch der weitere Grund, dass alsdann der Gerichtsstand ein unsicherer werde und derselbe Anspruch zu verschiedenen Erkenntnissen führen könne, ist — wie bei Art. 16. näher erörtert ist — nicht stichhaltig. Wir vermögen uns daher für eine solche Beschränkung nicht auszusprechen.

Die Frage der Haftpflicht und Passivlegitimation für aus dem Auslande d. h. dem Nichtkonventionsgebiete übernommene Transporte ist im Schweizer Entwurfe unberücksichtigt geblieben d. h. den Landesrechten überlassen. Man wird diese Frage aber, da der sofortige Anschluss sämmtlicher europäischen Staaten an die Konvention doch höchst unwahrscheinlich ist, dann nicht übergehen können, wenn nach unserem Vorschlage das interne Frachtrecht ganz in Wegfall kommen und das internationale Frachtrecht auch für den internen Verkehr allein gelten soll. Die Denkschrift (S. 15.) empfiehlt das Schweizer Prinzip (Art. 35. 36.), wonach im Verkehr mit fremden Bahnen die übernehmende, inländische Bahn, gleichviel ob ein neuer Frachtbrief ausgestellt ist oder nicht, die Haftpflicht auch für den vorangegangenen Transport übernimmt, falls sie nicht nachweisen kann, dass ihr keinerlei Schuld zur Last fällt und sie nach den betreffenden fremden Gesetzen weder ganz noch theilweise ihren Regress finden kann. Es liegt jedoch u. E. bei der Schwierigkeit dieses komplizirten Nachweises gewiss kein Grund vor, den Konventionsbahnen zu Gunsten des Verkehrs mit Nichtkonventionsbahnen eine so weitgehende Haftpflicht aufzuer-

legen. Mit Recht haben die Schweizer Bahnen gegen dieselbe als ungerecht protestirt. (S. Denkschr. S. 14.) Vielmehr dürfte für den Nichtkonventionsverkehr der bisherige, allgemein anerkannte Satz beizubehalten sein, dass die Uebernahme mit neuem Frachtbriefe an der Grenze des Konventionsgebietes für den vorangegangenen Transport im Auslande (Nichtkonventionsgebiete) nicht verpflichtet und nur die auf Grund besonderer Verkehrs-Verträge erfolgte Uebernahme mit durchgehendem (ursprünglichem, direktem) Frachtbriefe den Eintritt in die bisherigen Haftverbindlichkeiten bewirkt. (Art. 401. D.H.G.B. § 62 Betr. und Vereins-Reglem. Art. 49. des Reichs-Eisenb. Ges. Entw. v. 1874.)

Die Aktivlegitimation

kommt, wie bereits (S. 82.) bemerkt, für die Feststellung des Gerichtsstandes nicht in Betracht. Indess ist aus systematischen Gründen nichts dagegen einzuwenden, dass korrespondirend mit der gemeinschaftlichen Regelung der Passivlegitimation bezw. des Gerichtsstandes hier auch die Aktivlegitimation ihre Feststellung findet. Wie die Motive des Schweizer Entwurfs ganz richtig annehmen (S. 38.), ist für die Frage der Aktivlegitimation lediglich die bei Artikel 10. über die Dispositionsbefugniss getroffene Entscheidung maassgebend. Wenn und solange dem Absender bezw. Empfänger die Dispositionsbefugniss zusteht, ist er auch aktivlegitimirt (s. das Folgende).

Artikel 15.

Aktivlegitimation.

[D.H.G.B. Art. 402. 404. 405. — D. Betr. Regl. § 59. Al. 1—3. Schweiz. Transp. Ges. Art. 34. — Ungar. H.G. § 404. 406. 407.]

Artikel 15. des Schweizer Entwurfs regelt die Aktivlegitimation nach der im Art. 10. des Entwurfs festgestellten Dispositionsbefugniss. Prinzipiell sind wir hiermit einverstanden. Nur ist, da wir uns für eine vom Schweizer Entwurfe abweichende Regelung der Dispositionsbefugniss entschieden haben, folgerichtig auch der im Artikel 15. des Gegenentwurfes enthaltene Vorschlag ein vom Schweizer Entwurfe gänzlich verschiedener. Art. 15. des Gegenentwurfs (Abschn. III.) stellt einfach denjenigen als aktivlegitimirt hin, der nach Art. 10. dispositionsberechtigt ist. Nach dem Schweizer Entwurfe hängt dies in sehr komplizirter Weise von dem Gebrauche der im Art. 10. vorgeschriebenen Klauseln im Frachtbriefe ab. (S. oben S. 69.)

Wenn aber nach Art. 15. des Schweizer Entwurfs daneben auch noch der Nichtdispositionsberechtigte dann aktivlegitimirt sein soll, falls er die genügende Kaution dafür stellt, dass auch der andere Theil (der Dispositionsberechtigte) das Urtheil gegen sich

gelten lassen wird, so ist dies nicht nur eine Inkonsequenz gegenüber dem oben ausgesprochenen Prinzipe — wie die Motive S. 38. selbst anerkennen — sondern auch eine prozessualisch ganz undurchführbare, für die Eisenbahnen unbillige und durch das Verkehrsinteresse nicht gebotene Maassregel. Die Eisenbahnen sollen sich unter Fiktion einer „aktiven Solidarität" (!) des Absenders und Empfängers gefallen lassen, dass nicht nur der eigentlich allein Berechtigte sie verklagen darf, sondern auch ein anderer, an sich nicht Berechtigter, wenn dieser letztere nur Kaution dafür stellt, dass sich der erstere dem Urtheile unterwerfen wird. Es ist aber hierbei nicht ersichtlich, was geschehen soll, wenn der andere Theil sich nun doch trotz der Kaution dem Urtheile, welches nicht gegen ihn ergangen, nicht fügen will, wenn die Interessen beider auseinandergehen, oder der so wider Willen Vertretene nachträglich oder gar gleichzeitig selbstständig klagt. Sollen dann beide, das nämliche Objekt betreffende Prozesse gegen die Bahn nebeneinander geführt oder welcher Theil soll zurückgewiesen werden? Und alle diese Schwierigkeiten und Verstösse gegen allgemein bestehende Prozessnormen sollen nur hervorgerufen werden, um dem Empfänger bezw. Absender die Aktivlegitimation zu erleichtern d. h. ihn von der überall sonst erforderlichen Cession des Klagerechts zu befreien. U. E. ist dies zu weit gehend. Die Vorschrift ist unklar, unbillig und zu Kontroversen aller Art geeignet.

Endlich ist nicht motivirt, aus welchen Gründen die Bestimmung des Art. 15. nur auf Entschädigungs-Forderungen aus dem Frachtvertrage beschränkt wird. Bei dem organischen Zusammenhange dieser Forderungen mit allen Forderungen aus dem Frachtvertrage erscheint eine solche Beschränkung weder durchführbar noch natürlich; sie ist daher im Art. 15. des Gegenentwurfs (Abschn. III.) weggefallen. (Vgl. Art. 17.)

Artikel 16.

Passivlegitimation und Gerichtsstand.

[Code de com. Art. 99. 101. — D.H.G.B. Art. 401. 429. — D. Betr. Regl. § 62. Al. 1. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 35. 36. 38. — Holländ. Hand. Ges. B. Art. 89. — Ungar. H.G. § 403. 431. — Codice di com. Art. 78. 80.]

Den vorstehenden allgemeinen Erörterungen entsprechend ist den Motiven des Schweizer Entwurfs (S. 39.) darin beizustimmen, dass nicht sämmtliche am Transporte betheiligte Bahnen passivlegitimirt und deren Gerichtsstände zulässig sein können, sondern dass im Interesse der Vereinfachung des Verkehrs und in Rücksicht auf die Regelung des Rückgriffsverfahrens die Passivlegitimation gesetzlich zu beschränken ist (s. S. 83. 84.).

Indess können wir die Beschränkung auf eine einzige Bahn d. h. in einigen — von der Form des Frachtvertrages abhängigen — Fällen nur auf die Absendungsbahn, in anderen Fällen dagegen

nur auf die Ablieferungsbahn, weder für opportun, noch für juristisch richtig halten, sind vielmehr im Anschluss an das Prinzip des Art. 429. D.H.G.B. der Ansicht, dass gerade im Verkehrsinteresse dem Aktivlegitimirten die Wahl auf Inanspruchnahme der Absendungsbahn oder Ablieferungsbahn gelassen werden muss. (S. 85.)

Die Befürchtung, dass alsdann in derselben Sache entgegengesetzte Urtheile möglich, wenn zwei Gerichtsstände existiren, ist nicht gerechtfertigt. Ganz abgesehen davon, dass nach allen Prozesssystemen die Zulassung mehrerer Gerichtsstände (forum rei, contractus, rei sitae), ohne Schwierigkeit praktisch durchgeführt ist, ist durch den überall zulässigen Einwand der Litispendenz das Korrektiv gegen die Anstrengung mehrerer Prozesse gegeben. Wird also für das Rückgriffsverfahren bestimmt, dass dasjenige Gericht, welches das Urtheil im Hauptprozesse gefällt, auch allein für die Rückgriffsklagen der betheiligten Bahnen kompetent ist, so ist für das Haupt- und Regressverfahren jede derartige Befürchtung beseitigt. Denn die Annahme der Denkschrift (S. 17.), es könne dadurch zu gleichzeitigen Klagen und entgegengesetzten Urtheilen kommen, dass der Destinatär am Domicil der Ablieferungsbahn, der Absender am Domicil der Absendungsbahn — ohne Wissen von einander — klagen, ist deshalb unrichtig, weil ja nicht beide gleichzeitig dispositionsberechtigt, mithin auch nicht zugleich aktivlegitimirt sind, vielmehr immer nur der Dispositionsberechtigte, welcher allein den Beweis der Aktivlegitimation zu führen vermag, die Klage anstellen kann.

Dem Vorschlage der Denkschrift (S. 17.) und der Motive (S. 38.), wonach der Absender sofort bei Eingehung des Frachtvertrages durch gewisse Klauseln im Frachtbriefe von vornherein endgültig bestimmen muss, wer später bei Nichterfüllung des Vertrages aktivlegitimirt sein soll, vermögen wir aus den schon oben bei Erörterung der Dispositionsbefugnisse angeführten Gründen (S. 70. 72.) nicht beizustimmen. Die heutigen Verkehrsverhältnisse machen es unthunlich, den Absender von vornherein zu einer derartigen Entscheidung zu zwingen. Sie erfordern vielmehr dringend, dass jedem Theile, Absender und Empfänger, wenn und solange er die Dispositionsbefugniss und Klageberechtigung hat, die Wahl zwischen Inanspruchnahme der Absendungs- und Ablieferungsbahn gelassen werde. Der Vortheil liegt alsdann für den Aktivlegitimirten darin, dass es ihm freisteht, ob er je nach Lage der Sache und nach der Möglichkeit, die Feststellung des Zustandes des Gutes und anderer Differenzen leichter zu bewirken, vor dem Gericht der Absendungsbahn oder der Ablieferungsbahn Recht nehmen will. Nach dem Schweizer Entwurfe kann dagegen der Berechtigte ohne Rücksicht auf die konkreten Verhältnisse durch die Disposition im Frachtbriefe gezwungen sein, gerade das entfernteste und für ihn am ungünstigsten belegene Gericht in Anspruch nehmen zu müssen.

Aus diesen Gründen hat Art. 16. des Gegenentwurfs (Abschn. III.) für alle Transporte im Konventionsgebiete, da in diesem der

durchgehende Frachtbrief obligatorisch ist, im Anschlusse an Art. 429. D.H.G.B. die Absendungs- und die Ablieferungs- (Bestimmungs-) Bahn nach Wahl des Berechtigten für passivlegitimirt erklärt, vorbehaltlich der Rückgriffsrechte der betheiligten Bahnen unter einander, und den Art. 429. cit. nur insoweit geändert, als ausnahmslos alle in der Mitte liegende Bahnen — auch die nachweisbar schuldige — von der Passivlegitimation befreit sind. Für Transporte aus dem Nichtkonventionsgebiete dagegen ist das Prinzip des Art. 401. D.H.G.B. aufrecht erhalten.

Artikel 17.

Weitere Kompetenzbestimmungen und Vorbehalt des bestehenden Rechts.

[C. d. c. Art. 99. 107. — D.H.G.B. Art. 401. 412. 429. — D. Betr. Regl. § 62. — Schweiz.. Transp. Ges. Art. 35. 36. 39. — Holländ. H.G.B. Art. 89. — Ungar. H.G. § 403. 431. —]

Aus Artikel 17. des Schweizer Entwurfs ist u. E. nur Alinea 1. in Rücksicht auf die Einheitlichkeit der ergehenden Entscheidungen zu adoptiren (s. S. 88.) und demgemäss als Artikel 17. in den Gegenentwurf mit einigen Modifikationen in der Fassung aufgenommen worden. Für „Rückgriffsverhältnisse“ ist der präcisere Ausdruck „Rückgriffsansprüche“ gewählt, ferner für „hervorgerufen werden“ das Wort „entstehen.“ Endlich ist statt „Entschädigungsforderungen“ allgemeiner „Forderungen“ gesagt, weil eine Einschränkung lediglich auf Entschädigungsforderungen nicht gerechtfertigt erscheint, wie bereits oben (S. 87.) bei Artikel 15. erörtert ist.

Die Bestimmung des Alinea 2. ist ohne erhebliche Eingriffe in die einzelnen Civil- und Prozessrechte nicht durchführbar und auch unbillig. Denn das Interesse für die Einheitlichkeit der Erkenntnisse darf nicht so weit führen, dass dem Verklagten dieserhalb das Recht entzogen wird, einen begründeten und völlig liquiden Anspruch im Wege der Einrede oder Widerklage auch gegen andere, als die im Art. 15. bezeichneten Forderungen geltend zu machen. Es wäre dies eine in den bisherigen Prozessrechten ohne Beispiel dastehende Einschränkung des Vertheidigungsrechts.

Alinea 3. fällt folgerichtig weg, wenn, wie von uns oben (S. 87.) vorgeschlagen, die Bestimmung des Art. 15. nicht allein auf Entschädigungsforderungen, sondern überhaupt auf alle Forderungen aus dem Frachtvertrage erstreckt wird.

Abschnitt IV.

Voraussetzungen, Umfang und Beschränkungen der Entschädigungsforderungen gegen die Bahnen.

Dem IV. Abschnitte werden folgende allgemeine Bemerkungen über die maassgebenden Prinzipien vorausgeschickt:

Der IV. Abschnitt des Schweizer Entwurfs umfasst die bei weitem wichtigste Aufgabe der internationalen Konvention, die Normirung und Begrenzung der Haftpflicht der Bahnen.

Es sind im Wesentlichen drei Fragen zu erledigen:

1. Durch welche allgemeine Voraussetzungen soll die Haftpflicht begründet werden?
2. Welche Normen sind als Regel für den Umfang der Entschädigungspflicht aufzustellen?
3. Innerhalb welcher Grenzen darf den Bahnen eine vertragsmässige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht gestattet werden?

Die erste dieser Fragen ist in Art. 18., die zweite in Art. 19. bis 27., die dritte in Art. 28. des Entwurfs behandelt.

1. Für die Entscheidung der ersten Frage, über die Voraussetzungen der Haftpflicht, liegen in den einzelnen Frachtrechten prinzipielle Differenzen nicht vor.

Sowohl das französische (Art. 103.), holländische (Art. 91.), italienische (Art. 82.), wie das deutsche (Art. 395. 400.), ungarische (§ 398. 402.) und schweizerische (Art. 3. 23. 24. 30.) Frachtrecht fussen auf den strengen Grundsätzen des römischen receptum nautarum[1]). Darnach ist der Transport ein opus. Der Frachtführer übernimmt das Gut mit der Zusage, es in unversehrtem Zustande abzuliefern (rem salvam fore), soweit dies mit vernünftigen Mitteln überhaupt möglich ist. Wie er diesen Erfolg herbeiführt, ist also seine Sache. Da seine Thätigkeit nicht kontrolirt werden und ein Beweis für sein Verschulden in der Regel nicht geführt werden kann, so ist ihm die strengste Haftpflicht auferlegt, er haftet sowohl für seine eigenen Handlungen und Transportmittel, als auch für seine Bediensteten unbedingt, und ferner für die Handlungen Dritter und für Naturereignisse insoweit, als dieselben durch menschenmögliche Vorsicht abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können[2]). Der Frachtführer vertritt mithin selbst Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt. Und diese Haftpflicht ist in allen modernen Frachtrechten auch auf die Eisenbahnen übertragen. Die Schadensersatzklage ist durch die blosse Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes des zum Transporte aufgegebenen Gutes an sich begründet. Gegen diese Klage stehen den Frachtführern (Bahnen) nur zu:

a) die Einrede der höheren Gewalt,
b) die Einrede des eigenen Verschuldens, da nach allgemeinen Rechtsregeln Niemand aus eigenem Verschulden Rechte für sich herleiten kann,
c) die Einrede aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes, welche jedoch eigentlich unter die Einrede der höheren Gewalt fällt.

Die Verschiedenheiten, welche in den einzelnen Frachtrechten

[1]) Protok. D.H.G.B. S. 793—795. S. 801—803. 4693—4697; v. Hahn, Komment. z. D.H.G.B. Art. 395. § 9 ff.; Goldschmidt Zeitschr. f. H.R. III. S. 384; Grünhut Arch. f. W.R. N.F. IV. S. 720.

[2]) Goldschmidt a. a. O. S. 58—118. 331—385; v. Hahn a. a. O., v. Kräwel in Busch's Arch. II. S. 425. Windscheid Pand. II. S. 404. Grünhut a. a. O. VI. S 119. ff.; Entsch. des R.O.H.G. VIII. S. 159.

betreffs dieser allgemeinen Voraussetzungen der Haftpflicht des Frachtführes bestehen, sind ohne prinzipielle Bedeutung und im Wesentlichen allein darauf zurückzuführen, dass die partikulären Gesetzgebungen jene Grundsätze des römischen receptum redaktionell mehr oder weniger klar und vollständig zum Ausdrucke gebracht haben. So ist im Code de com. (Art. 103.) und Codice di com. (Art. 82.) die Haftpflicht des Frachtführers für seine Leute nicht besonders ausgesprochen (vgl. jedoch c. civ. Art. 1384.), ebensowenig ist die Einrede des eigenen Verschuldens — als ganz selbstverständlich — erwähnt. Art. 103. c. d. c. stellt die Haftpflicht des Frachtführers als unbedingt hin — ausgenommen force majeure (forza maggiore) und vice propre de la chose (vizio di queste). Das holländische Handelsgesetzbuch spricht gleichfalls nicht direkt von der Haftpflicht des Frachtführers für seine Leute, führt aber im Art. 91. die drei Einreden der unwiderstehlichen Gewalt, der Schuld des Absenders (oder Spediteurs) und der Mangelhaftigkeit des Gutes vollständig an; ebenso das Schweizer Transportgesetz (23. 24. 30.), welches jedoch im Art. 3. ausserdem die Haftpflicht für die Leute ausdrücklich hervorhebt, während das deutsche H.G.B. (Art. 395. 400.) und das ungarische Handelsgesetz (§§ 398. 402.) die Einrede des eigenen Verschuldens anscheinend nur auf die äusserlich nicht erkennbaren Mängel der Verpackung, der vorliegende Schweizer Entwurf (Art. 18.) auf das Verschulden des Absenders bei Eingehung des Vertrages etc. beschränken. Da alle modernen Frachtrechte auf der gemeinsamen Basis des receptum beruhen und somit auch prinzipiell von den gleichen Voraussetzungen der Haftpflicht ausgehen, so liegt die Aufgabe der internationalen Konvention vornehmlich darin, dieselben zur Beseitigung aller jener unwesentlichen Verschiedenheiten, klar und vollständig zum Ausdruck zu bringen.

Ob und inwieweit Art. 18. des vorliegenden Schweizer Entwurfs dieser Aufgabe genügt, ist bei der speziellen Erörterung des genannten Artikels im Einzelnen näher ausgeführt.

2. Hinsichtlich der zweiten Frage — der Normen für den Umfang der Entschädigungspflicht — bestehen zwischen dem französischen und deutschen Frachtrechte folgende prinzipielle Verschiedenheiten:

Nach französischem Rechte (c. d. c. art. 103. c. civ. art. 1382. ff.) ist nicht nur der wirkliche Schaden (damnum emergens) d. h. die thatsächlich eingetretene Verminderung des Vermögens zu ersetzen, sondern auch der entgangene Gewinn (lucrum cessans) d. h. die gehinderte Vermehrung des Vermögens. Demgemäss kommt auch das individuelle Interesse und jeder den gemeinen Handelswerth übersteigende Schaden in Betracht.

Nach deutschem Rechte (H.G.B. Art. 396.) ist dagegen nur der wirkliche Schaden zu ersetzen. Es soll deshalb der Schadensberechnung lediglich der gemeine Handelswerth am Ablieferungsorte zu Grunde gelegt, die Vergütung jedes individuellen oder indirekten Schadens (des entgangenen Gewinnes) aber ausgeschlossen

werden. (Prot. S. 4708.) Nur im Falle „böslicher Handlungsweise" ist der volle Schadensersatz zu leisten.

Das holländische, belgische und italienische Recht folgt im Wesentlichen dem französischen, das ungarische und schweizerische Recht dem deutschen Prinzipe. Unzweifelhaft empfiehlt sich jedoch u. E. das letztere zur allgemeinen Annahme. Der Ersatz des vollen Schadens (einschliesslich des entgangenen Gewinnes) erscheint zwar dann gewiss gerechtfertigt, wenn ein Verschulden des Frachtführers vorliegt. Für diesen Fall gewährt daher auch das D.H.G.B. den Ersatz des vollen Schadens. In allen anderen Fällen aber entspricht es der Billigkeit, die Haftpflicht des Frachtführers nicht über das Maass des wirklichen Schadens auszudehnen. Es ist zu erwägen, dass der Frachtführer schon an sich der strengsten Haftpflicht unter äusserster Beschränkung des Gegenbeweises unterliegt, dass er selbst den Zufall bis zur Grenze der vis major vertreten muss, ferner, dass der gemeine Handelswerth am Ablieferungsort leicht zu ermitteln ist und in der Regel den Umfang des Schadens vollkommen deckt, die Zulassung höherer Ansprüche aber erfahrungsgemäss zu den weitläufigsten Prozessen und Beweisführungen anreizt. Für die Eisenbahnen tritt noch hinzu, dass die gefährliche Natur des Betriebs die Gefahr einer Beschädigung sehr erhöht; dass sie diesen riskanten Transport gesetzlich nicht ablehnen dürfen und endlich jede Vermehrung des Umfangs der Haftpflicht nothwendig eine Erhöhung der Transportpreise nach sich zieht, wie denn in der That diese in Frankreich verhältnissmässig weit höher, als in Deutschland sind.

Alle diese Gründe, vornehmlich aber der Zweck möglichster Beseitigung von Streitigkeiten über den Werth, haben ferner im deutschen Handelsrechte zur Einführung der Werth- und Interessen-Deklaration und der s. g. Normalsätze Anlass gegeben. Durch Art. 427. D.H.G.B. ist den Bahnen — von böslicher Handlungsweise abgesehen — eine Vereinbarung gestattet, wonach der Schadensersatz einen im Frachtbrief angegebenen Betrag und in Ermanglung dessen einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll. Eine Beschränkung des Umfangs der Haftpflicht unter den gemeinen Handelswerth liegt darin deshalb nicht, weil jeder Absender unter Entrichtung einer sehr geringen, gesetzlich bestimmten Prämie (§ 68. D. Betr. Regl.) die Höhe des Werthes selbst normiren kann und nur in Ermanglung dieser Deklaration der allgemeine, gleichfalls gesetzlich bestimmte Normalsatz Anwendung findet. Der wesentlichste Vorwurf gegen dieses System also, dass es den Eisenbahnen freistehe, für die Deklaration eine so hohe Prämie zu verlangen, dass der Absender gezwungen sei, darauf zu verzichten und sich mit einem geringfügigen Normalsatz zu begnügen, ist im Gebiete des D. Betr. Reglements unbegründet. Dagegen gewährt die Deklaration und der Normalsatz dem Verkehre unverkennbar sehr grosse Vortheile: einerseits für die Bahnen, dass ihnen von vornherein das Maximum ihres Risiko's bekannt ist, andererseits für die Interessenten, dass in Rücksicht hierauf die Transport-

preise niedriger, als es sonst möglich, bemessen werden können, endlich für beide Theile gleichmässig, dass dadurch eine grosse Anzahl unnützer Prozesse über zu hoch gegriffene Ansprüche abgeschnitten wird.

Die Artikel 19—27. des vorliegenden Entwurfs haben im Wesentlichen das deutsche Prinzip adoptirt, aber den Gegensatz zwischen diesem und dem französischen durch die Bestimmung auszugleichen gesucht, dass voller Schadensersatz nicht nur im Falle böslicher Handlungsweise, sondern auch bei grober Fahrlässigkeit vergütet werden soll (Art. 22.). Diesem Vermittlungsvorschlage kann um so mehr beigestimmt werden, als, wie unten S. 109—111. näher erörtert, die deutsche Theorie und Praxis unter den Begriff der böslichen Handlungsweise überwiegend auch bereits die Fälle grober Fahrlässigkeit gestellt hat. Dagegen erscheinen die weiteren Vermittlungsvorschläge, wonach der Normalsatz des D. Betr. Reglements erheblich erhöht (Art. 20.) und die Zahlung des deklarirten Werthes obligatorisch sein soll, wenn nicht die Bahn den Mangel jedes individuellen Interesses des Absenders an dem höheren Werthe darthut (Art. 21.), äusserst bedenklich und bedürfen bei den einzelnen Artikeln noch der näheren Erörterung.

3. Die dritte Frage — innerhalb welcher Grenzen den Bahnen eine vertragsmässige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht gestattet werden darf — hat zu der Behauptung Anlass gegeben, es bestehe zwischen dem französischen und deutschen Rechte die erhebliche, prinzipielle Verschiedenheit, dass ersteres derartige Beschränkungen absolut verbiete, letzteres aber für zulässig erkläre. Diese Annahme ist jedoch eine irrige. Nach beiden Rechten ist zunächst der gewöhnliche Frachtführer zu beliebigen Vereinbarungen über die Beschränkung seiner Haftpflicht befugt — den Fall des dolus ausgenommen (pactum, ne dolus praestetur).

Nach dem Code de commerce (Art. 107.) gelten die Gesetzesvorschriften für den gewöhnlichen Frachtführer ganz unverändert auch für die Eisenbahnen (Vgl. die Ordonnanzen v. 15. Juli 1845. und 15. Nov. 1846. Goldschmidt a. a. O. Bd. XIX. Anlageheft S. 18. Dreyer, ibid. XX. S. 269.). Die französischen Eisenbahnen sind also gesetzlich durchaus nicht verhindert, ihre Haftpflicht soweit, wie jeder gewöhnliche Frachtführer, durch Verträge zu beschränken. Allerdings hat in Frankreich die Praxis der Gerichte aus denselben Gründen, welche in Deutschland zu einer Beschränkung der Vertragsfreiheit der Bahnen führten, lange Zeit jede vertragsmässige Einschränkung der Haftpflicht den Bahnen unbedingt untersagt. (Goldschmidt a. a. O. IV. S. 655. — Denkschrift S. 10.). Indess beruhte dieses Verfahren auf keiner gesetzlichen Basis, sondern ausschliesslich auf praktischen Erwägungen und ist daher in neuerer Zeit ohne jede Gesetzesänderung einer ganz entgegengesetzten Praxis gewichen, welche den Bahnen gestattet, die gesetzliche Haftpflicht durch Verträge (Tarife, Reglements) zu beschränken, ausser für den Fall eines Verschuldens (Dreyer a. a. O. XX. S. 270. Denkschr. S. 10.)

Das deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 423.) verbietet dagegen den Eisenbahnen jede vertragsmässige (reglementarische) Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht des Frachtführers und lässt nur für gewisse, im Gesetze bestimmte Fälle (Art. 424.) ausnahmsweise eine derartige Beschränkung zu.

Gesetzlich also erweitert das deutsche Handelsrecht die Haftpflicht der Bahnen weit mehr, als das französische, indem ersteres denselben jede vertragsmässige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht bis auf wenige, bestimmte Fälle untersagt, letzteres dagegen solche Verträge in gleichem Umfange, wie dem gewöhnlichen Frachtführer gestattet. Nur eine zur Zeit bereits wieder beseitigte französische Gerichtspraxis hat mithin zu der irrigen Annahme geführt, dass das französische Recht in der Beschränkung der Haftpflicht der Bahnen weiter gehe, als das deutsche, während gerade umgekehrt das deutsche System das dem Publikum günstigere, gegen die Eisenbahnen strengere ist.

Es handelt sich demnach um die Entscheidung der Fragen:

a) Soll den Bahnen die vertragsmässige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht völlig freigestellt werden?

b) oder ist ihnen eine derartige Beschränkung gänzlich zu untersagen?

c) oder endlich nur für gewisse Fälle zu gestatten?

a. Die modernen Rechtsanschauungen stimmen darin überein, dass den Bahnen bezüglich der vertragsmässigen Beschränkung ihrer Haftpflicht nicht die volle Freiheit, wie dem gewöhnlichen Frachtführer, gelassen werden darf. Es spricht dafür, dass sie trotz der sich mehrenden Konkurrenz und der Beseitigung von Ausschlussprivilegien zur Zeit immer noch thatsächlich ein gewisses Monopol gegenüber allen anderen Frachtführern besitzen, welches die Absender resp. Passagiere zwingt, sich der Bahnbeförderung anzuvertrauen und also auch den bahnseitig gestellten Bedingungen zu unterwerfen. (Vgl. Prot. D.H.G.B. S. 827. 1230. Goldschmidt XIX. Anl. H. S. 68.) Die Versuche, dieses Monopol durch die Zulassung mehrerer Frachtführer auf derselben Bahnstrecke und die Eröffnung freier Konkurrenz (§ 27. preuss. Ges. v. 3. November 1838) zu beseitigen, sind nicht nur in Deutschland, sondern auch in allen anderen Ländern (Frankreich, England) gescheitert[1]. Sie widersprechen der auf möglichste Centralisation gerichteten Natur des Eisenbahnbetriebs. Die Konkurrenz aber durch verschiedene Routen ist noch zu wenig ausgebildet und wird von den Bahnen durch Verkehr-Theilungsverträge gehemmt. (Vgl. dagegen Michaelis Vierteljahrsschr. 1863. II. S. 6. 16. ff.) Sonach ist — wie Fick a. a. O. zutreffend bemerkt — der scheinbare Eingriff in die Vertragsfreiheit der Bahnen in Wahrheit nur die Wiederherstellung der Vertragsfreiheit gegenüber den Wirkungen eines solchen Monopols.

---

[1]) Der Deutsche Reichs-Eis. Ges. Entw. will zwar durch die §§ 15. u. 59. den s. g. Fahrverkehr (Einstellung von Privatwagen) einführen. In England bemüht man sich dagegen, denselben wieder abzuschaffen, weil er für den Verkehr äusserst lästig ist. (Vgl. Wehrmann Reisestud. üb. engl. Eisenb. 1877. S. 13.)

b. Andererseits sprechen gewichtige Gründe dafür, den Bahnen die Befugniss zur vertragsmässigen Beschränkung der Haftpflicht nicht gänzlich zu entziehen bezw. nicht in höherem Grade, als dies zur Paralysirung ihres Monopols erforderlich ist. Da sie der äusserst strengen Haftpflicht des receptum unterliegen d. h. nicht nur für ihre Leute und Transportmittel, sondern auch selbst für den Zufall eintreten müssen, da sie ferner in Rücksicht auf ihr Monopol im Gegensatze zum gewöhnlichen Frachtführer zur Uebernahme des seiner Natur nach besonders gefährlichen Transports gesetzlich verpflichtet sind, so entspricht es dem Rechte und der Billigkeit, ihnen die vertragsmässige Beschränkung der Haftpflicht insoweit zu gestatten, als der Versender freiwillig zur Erlangung billigerer Transportpreise auf die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen (z. B. Verpackung, Begleitung, Bedeckung) oder Functionen der Bahnorgane (z. B. Auf- und Abladen) verzichtet und sich gewissermassen mit einer geringeren Diligenz der Bahn begnügt, oder Güter zur Beförderung aufgiebt, die sich nach ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit (zerbrechliche, verderbliche Waaren, lebende Thiere) zum Bahntransport nicht eignen. Die Verneinung dieser Befugniss ist durch das Monopol nicht begründet und muss mit der Erhöhung des Risiko's auch nothwendig zu einer Erhöhung der Transportpreise führen, würde mithin den auf möglichste Minderung derselben gerichteten Verkehrsinteressen und der Freiheit der Aufgeber, gewisse Gefahren selbst zu übernehmen, widersprechen.

c. Aus diesen Gründen hat das D.H.G.B. einen Mittelweg eingeschlagen d. h. prinzipiell zwar die vertragsmässige Beschränkung der Haftpflicht den Bahnen verboten (Art. 423.), aber ausnahmsweise für gewisse — durch Bedürfniss und Erfahrung festgestellte — Fälle gestattet (Art. 424.). Das ungarische Handelsgesetz (§§ 424. 425.) hat diese Vorschriften vollständig, das Schweizer Transportgesetz (Art. 32. 33.) mit unwesentlichen Modifikationen aufgenommen. Durch das Vereins-Reglement v. 1. Juni 1876. (§ 67.) sind dieselben auch auf den gegenseitigen Verkehr Deutschlands und Oesterreich-Ungarns mit Holland, Belgien und den Niederlanden ausgedehnt. Die englische Gesetzgebung ähnelt gleichfalls dem deutschen Systeme (Ges. vom 23. Juli 1830. stat 1. Will. IV. cap. 68.; Ges. v. 8. Mai 1845. The Railways Clauses Consolidation Act. sect. 89. und d. Ges. v. 10. Juli 1854. stat. 17. 18. Vict. cap. 31. an act for the better regulation of the traffic on railways and canals [1]). Und — wie bereits oben erwähnt — nähert sich in neuerer Zeit die französische und ihr folgend auch die italienische und belgische Gerichtspraxis mehr und mehr dem deutschen Prinzipe, zumal kein Gesetz einer solcher Annäherung entgegensteht. Diesem Rechtszustande entsprechend hat endlich auch der Entwurf des deutschen Reichs-

[1]) Vgl. Wehrmann a. a. O. S. 73—78. Guttmann a. a. O. S. 14—17. Reitzenstein S. 104—106. Cohn II. S. 244.

Eisenbahngesetzes v. 1874. (§§ 53. 54. 68. Mot. S. 82—84.) im Wesentlichen das deutsche System beibehalten. (Vgl. ebenso die Motive zum ersten Entw. des Schweiz. Transp. Ges. bei Goldschmidt XIX. Anl. H. S. 18—20.) Wenn demungeachtet die Denkschrift (s. S. 16.) aus der Vergleichung der bestehenden Frachtrechte und neueren Gesetzentwürfe die Folgerung zieht:

> dass sie die ausgesprochene Tendenz zeigen, das System der beschränkten Haftbarkeit zu verlassen und die französische Rechtsanschauung in diesem Punkte anzunehmen,

so muss dies als ein entschiedener Irrthum bezeichnet und gerade umgekehrt behauptet werden:

> dass das deutsche System der Beschränkung der Haftpflicht für gewisse Fälle in neuerer Zeit fast überall und selbst in das französische Recht Eingang gefunden hat.

Ebensowenig ist die weitere Annahme der Denkschrift (S. 19.) richtig, dass der Code Napoléon — der die Vertrágsfreiheit der Bahnen überhaupt nicht beschränkt (Art. 107.) — den Interessen des Handelsstandes günstiger sei, als das D.H.G.B. — welches dieselbe bis auf gewisse, gesetzlich bestimmte Fälle gänzlich unterbindet (Art. 423. 424.).

Dass hiernach dieser allgemeinen, auf Annahme des deutschen Systems gerichteten Tendenz gegenüber der Vorschlag des vorliegenden Schweizer Entwurfs (Art. 28.): die Zulässigkeit vertragsmässiger Beschränkungen der Haftpflicht überall von dem partikulären Rechte des Absendungsortes abhängig zu machen, keine Billigung verdient, ist bei Art. 28. eingehender motivirt.

Artikel 18.

Voraussetzungen der Haftpflicht. Haftbarkeit der Bahnen im Allgemeinen.

[Code de com. Art. 103. 104. — Code civil Art. 1382. ff. — D. H.G.B. Art. 395. 397. — D. Betr. Regl. §§ 63. 64. 69. — Holländ. H.G.B. 91. 92. 96. — Ungar. H.G. §§ 398. 400—402. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 3. 23. 24. 30. 31. 53. — Codice di com. Art. 82. 83. — Englisches Ges. v. 23. Juli 1830. Ges. v. 8. Mai 1845. und 10. Juli 1854. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 48. § 53. Al. 1.]

Artikel 18. des Schweizer Entwurfs bestimmt die Voraussetzungen der Haftpflicht. Es ist oben (S. 91.) als die Aufgabe der Konvention bezeichnet worden, in diesen Voraussetzungen das allgemein anerkannte Prinzip des römischen receptum zum klaren Ausdruck zu bringen, wonach der Frachtführer für sich, seine Leute und alle zur Ausführung des übernommenen Transports dienenden Organe unbedingt haftet und der auf die blosse Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes gestützten Klage nur die drei Einreden:

a) der höheren Gewalt,
b) der natürlichen Beschaffenheit des Gutes,

c) des eigenen Verschuldens
entgegensetzen darf.

Artikel 18. entspricht dieser Aufgabe in zwei Beziehungen nicht vollständig.

1. Zunächst fehlt der in Art. 400. D.H.G.B., § 63. D. Betr. Regl., § 402. ungar. H.G. sowie — mit unwesentlicher Modifikation — in Art. 3. des Schweiz. Transp. Ges. und in dem engl. Ges. v. 10. Juli 1854. enthaltene Satz:

„Dass der Frachtführer (die Eisenbahn) für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient, haftet.“

Diese Vorschrift fehlt zwar auch im Code de commerce, im holländischen H.G.B. und im Codice di commercio, weil in diesen Gesetzen die Haftung für die Leute implicite als in der unbedingten Haftung des Frachtführers inbegriffen gilt. Indess ist zu erwägen, dass im Falle irgend eines Zweifels hierüber jene Handelsrechte subsidiär in den betreffenden Landes-Civilrechten ihre Ergänzung finden (Vgl. z. B. Art. 1384. Code civil), während dem internationalen Frachtrechte dieser Rückhalt fehlt. Es erscheint also zur endgültigen Beseitigung aller Zweifel, insbesondere auch über die Unzulässigkeit der Einrede der mangelnden culpa in eligendo et inspiciendo die Aufnahme dieses Satzes in den Art. 18. dringend erforderlich. (Vgl. Prot. z. D.H.G.B. I. S. 817.) Bestimmungen aber, wie sie § 35. des Entw. z. Schweiz. Transp. Ges. enthält, können nicht empfohlen werden. (Vgl. Goldschmidt XIX. Anl. H. Bd. 136—140. und dagegen die Mot. zum D. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 79.)

2. Sodann sind von den obigen drei Einreden, welche dem Frachtführer zustehen, im Art. 18. nur die der höheren Gewalt und der natürlichen Beschaffenheit des Gutes vollständig, dagegen die Einrede des eigenen Verschuldens unvollständig zum Ausdruck gebracht.

Dieser Mangel findet sich in den meisten Handelsrechten. Der Code de com. und Codice di com. übergehen die Einrede des eigenen Verschuldens als selbstverständlich ganz. Das D.H.G.B. (Art. 395.) und das ungarische H.G. (§ 398.) erwähnen dieselbe nur theilweise, nämlich nur insofern, als sie sich auf äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung gründet. Das englische Recht (Carriers Act 1830. sect. 4.) spricht nur von „konkurrirendem Verschulden.“ Allein das holländische H G.B. (Art. 91.) und das Schweiz. Transp. Ges. (Art. 23. 24.) geben auch dieser Einrede vollen Ausdruck.

U. E. empfiehlt sich zur Behebung dieser nicht prinzipiellen, sondern nur redaktionellen Differenzen unzweifelhaft das letztere System. Denn gegenüber dem überall leitenden Grundsatze der unbedingten Haftung des Frachtführers erscheint es nicht opportun, nach Analogie des französischen und italienischen Handelsrechts die Einrede des eigenen Verschuldens als selbstverständlich ganz fortzulassen. Noch weniger aber ist es richtig, dieselbe nur theilweise zu berühren bezw. in diejenige Form einzuschränken, welche

ihr das deutsche und ungarische Handelsgesetzbuch (ebenso der D. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 53.) giebt. Beide Gesetzbücher bezeichnen ausdrücklich nur eine einzelne Art des eigenen Verschuldens (äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung) als Exkulpationsgrund und machen es gerade dadurch höchst zweifelhaft, ob irgend eine andere — vielleicht weit erheblichere — Art des eigenen Verschuldens im Wege der Einrede geltend gemacht werden darf. Dies ist aber gewiss nicht beabsichtigt. Denn nach allgemeinen Rechtsregeln kann der Beschädigte niemals aus eigenem Verschulden Rechte für sich herleiten und somit in allen Fällen keine Entschädigung verlangen, in welchen er durch sein eigenes Verschulden den Schaden verursacht hat. Diese Regel wollte das deutsche und ungarische Handelsrecht keineswegs aufheben, vielmehr im Art. 395. resp. 398. lediglich für einen Spezialfall dem Gedanken Ausdruck geben, dass der Frachtführer von der Haftpflicht dann nicht frei wird, wenn mit dem Verschulden mangelhafter Verpackung des Absenders — im Falle diese äusserlich erkennbar — zugleich das grössere Verschulden ungenügender Kontrole des Frachtführers bei der Annahme des Gutes konkurrirt bezw. dass ihn nicht die Einrede mangelhafter Verpackung überhaupt, sondern nur die Einrede äusserlich nicht erkennbarer Mängel der Verpackung liberirt. Dieser Satz mag wohl richtig sein, zumal sich eventuell der annehmende Frachtführer durch einen Revers sichern und in der Annahme ohne Revers die stillschweigende Erklärung gefunden werden kann, dass er über die mangelhafte Verpackung hinwegsehen und dafür aufkommen wolle. (Vgl. oben Art. 5. S. 64.) Indess durfte das Herausgreifen eines solchen Spezialfalles nicht die allgemeine Regel verdunkeln und in den Hintergrund drängen. Es musste vielmehr u. E. die Einrede des eigenen Verschuldens dem Frachtführer ohne jede Kasuistik und uneingeschränkt — wie im holländischen H.G.B. Art. 91. — gegeben und lediglich der Praxis die Entscheidung über die sehr verschiedenartigen Fälle des konkurrirenden Verschuldens nach der konkreten Sachlage überlassen werden. (Vgl. Entsch. des Deutsch. R.O.H.G. Bd. XVI. S. 113. 114. ff.)

Auch Art. 18. des Schweizer Entwurfs leidet an diesem Fehler der Kasuistik. Art. 18. will der Eisenbahn die Einrede des Verschuldens „bei Eingehung des Vertrages (Art. 3. 5. 6.) sowie einer gemäss Art. 10. befolgten Anweisung" geben. Die Einrede des eigenen Verschuldens ist also zwar nicht — nach dem Wortlaute des deutsch. und ungar. H.G.B. — auf die eine Art der äusserlich nicht erkennbaren Mängel der Verpackung beschränkt, sondern auch auf andere Arten des Verschuldens ausgedehnt. Indess gestattet Art. 18. diese Einrede den Bahnen gleichfalls nicht uneingeschränkt, sondern will sie — der eigenthümlichen Vertheilung des Dispositionsrechtes gemäss (s. Art. 10. S. 69.) — hauptsächlich auf das Verschulden des Absenders einengen, wiewohl unzweifelhaft auch der Empfänger z. B. durch vorzeitiges und verbotwidriges Ein-

greifen in den Transport die Beschädigung oder den Verlust des Gutes schuldbar verursachen kann. Ferner nimmt Art. 18. speziell auf die Art. 3. 5. und 6. des Entwurfes Bezug, welche von den Pflichten des Absenders bei Eingehung des Vertrages betreffs der richtigen Angaben im Frachtbriefe, der Verpackung und der Begleitpapiere handeln. Diese spezielle Bezugnahme muss zu ähnlichen Zweifeln, wie die oben erwähnte Spezialbestimmung des deutsch. und ungar. H.G.B. führen. Denn soll damit angedeutet sein, dass nur aus der Verletzung der in jenen drei Artikeln bezeichneten Pflichten ein Verschulden des Absenders zu entnehmen sei, so würde darin eine weitere kasuistische Einschränkung der allgemeinen Einrede des eigenen Verschuldens liegen.

U. E. ist also zwar Art. 18. des Schweizer Entwurfs dem Art. 395. D.H.G.B. deshalb vorzuziehen, weil er die Einrede des eigenen Verschuldens nicht auf einen singulären Fall des konkurrirenden Verschuldens beschränkt, sondern weiter ausdehnt, als das D.H.G.B. Art. 18. ist aber doch in seiner vorliegenden Fassung nicht zu empfehlen, weil er noch nicht weit genug geht. Die Einrede, dass der Absender oder Empfänger den Schaden durch eigenes Verschulden verursacht hat, muss der Eisenbahn — wie dies bereits analog in den neueren Personenhaftpflichtgesetzen geschehen — auch gegen Ansprüche aus der Güterhaftpflicht ohne jede Einschränkung gewährt werden.

In einem anderen, hierher gehörigen Punkte dürfte aber dem Art. 18. des Schweizer Entwurfs vor den entsprechenden Bestimmungen des D.H.G.B. entschieden der Vorzug zu geben sein. Art. 18. stellt die Schadensersatzforderungen wegen Verspätung (Versäumung der Lieferfrist) — als einer besonderen Art des Schadens — den Ansprüchen wegen Verlustes oder Beschädigung des Gutes völlig gleich d. h. gestattet der Eisenbahn gegen derartige Forderungen ebenfalls nur die vorbezeichneten drei Einreden. Das D.H.G.B. (Art. 397.), ferner das ungar. H.G. (§ 400.) und der D. Reichs-Eis. Ges. Entwurf (§ 52. Mot. S. 79. 80.) trennen dagegen die Entschädigungsforderungen wegen Verspätung streng von denen wegen Verlustes und Beschädigung. Sie wollen den Gegenbeweis der Eisenbahn bei ersteren nicht allein auf jene Einreden beschränken, sondern die Eisenbahn schon überall dann für exkulpirt ansehen, wenn sie nachweisen kann, dass die Verspätung nicht durch die Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers habe abgewendet werden können. Schon bei Berathung des D.H.G.B. herrschte darüber Meinungsverschiedenheit, ob der Frachtführer betreffs der Verspätung nur für die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu haften habe, oder ob er sich, wie bei Verlust und Beschädigung, allein durch vis major etc. entschuldigen dürfe. Von verschiedenen Seiten wurde damals bereits gewünscht, dass man der strengeren Ansicht konsequent folge; es könne dies um so mehr geschehen, als diese auch bereits in anderen Gesetzgebungen Geltung erlangt habe. Die Majorität aber rechtfer-

tigte die von den Grundsätzen des receptum abweichende Milderung des den Frachtführern gestatteten Gegenbeweises lediglich mit dem allgemeinen Hinweis darauf:

> „dass es gemeinhin leichter sein werde, sich gegen Beschädigung und Untergang der Waare vorzusehen, als gegen eine Verzögerung der Reise.“ (Lutz, Prot. I. S. 801.)

Dieser Grund erscheint zur Motivirung einer so erheblichen Inkonsequenz an sich wenig stichhaltig und jedenfalls mehr auf andere Frachtführer anwendbar, als auf Eisenbahnen. Letztere können in Hinsicht auf den gegenwärtigen Stand der Technik und Betriebssicherheit sich u. E. bei Vorhaltung genügender Transportmittel und geregelter Organisation des Expeditionsdienstes gegen eine Ueberschreitung geräumig anzusetzender und gewöhnliche Hindernisse berücksichtigender Lieferfristen mindestens in demselben Grade vorsehen, wie gegen Verlust oder Beschädigung. Denn die wesentlichsten, mit vernünftigen Mitteln nicht abwendbaren Transporthindernisse, wie ausserordentliche Naturereignisse (Ueberschwemmung, Schneefall, Unwetter, Blitz), Brand und Krieg begründen eben die Einrede der höheren Gewalt. Auch ist diese Milderung der Haftpflicht nur ein scheinbarer Vortheil für die Bahnen, weil erfahrungsgemäss Lieferfristüberschreitungen — ausser in Fällen höherer Gewalt — fast stets auf irgend einem Verschulden der Bahnorgane (verspätetes Expediren, Auf-, Abladen und Avisiren, Verwendung mangelhafter Transportmittel) beruhen, mithin die Einrede der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers in der Regel nur zu unnützen Weiterungen und Prozessen den Anreiz bietet. Fast alle anderen Frachtrechte (Code de com. Art. 97. 104. — Holländ. H.G.B. Art. 92. — Codice di com. Art. 78. 83. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 23.) haben daher mit Recht auch für Verspätung die strengere Haftpflicht eingeführt, und es steht gewiss nicht zu erwarten, dass sie in diesem Punkte nachgeben und eine rückgängige, den Interessen des Publikums nachtheilige Bewegung machen werden. Im Gegentheil dürfte gegenüber anderen Konzessionen dem deutschen Rechte hier gerade eine Gelegenheit zum Entgegenkommen und zur Annäherung an das französische Recht geboten sein. Wir treten daher dem Art. 18. des Schweizer Entwurfs darin bei, dass für Verspätung die gleiche Haftpflicht einzuführen ist, wie für Verlust und Beschädigung.

Für besonders werthvolle Gegenstände (Kostbarkeiten, Gelder, Werthpapiere etc.) schliessen mehrere Frachtrechte die Haftpflicht des Frachtführers dann aus, wenn der Werth oder die Beschaffenheit des Gutes nicht angegeben ist. (D.H.G.B. Art. 395. — Ungar. H.G. § 398. — Holländ. H.G.B. Art. 96. — Englische Carriers Act. 1830. sect. 1 bis 3. — Deutsch. Reichs Eis. Ges. Entw. § 57.) Dagegen enthalten der Code de commerce und der Codice di commercio keine derartige Bestimmung. Auch der vorliegende Schweizer Entwurf hat u. E. mit Recht davon Abstand genommen. Denn wenn — wie im Entwurfe und von uns vorgeschlagen —

das System der Werthdeklaration und Normalsätze adoptirt wird, so bedarf es einer solchen Spezialvorschrift nicht. Ist alsdann der Werth nicht deklarirt, so bildet der Normalsatz auch für Werthgegenstände das Maximum der Ersatzpflicht. Die Bestimmung darüber aber, ob und inwieweit derartige Gegenstände überhaupt vom Bahntransport auszuschliessen oder für ihre Werthdeklaration Maximalsätze festzusetzen sind, gehört in Rücksicht auf die häufig erforderliche Veränderung, sowie die verschiedenartige Ausdehnung des Postregals in den einzelnen Staaten nicht in das internationale Eisenbahnfrachtrecht, sondern wird im Wege besonderer Vereinbarungen (s. Art. 5. S. 65.) bezw. durch Reglements zu treffen sein. (Vgl. § 57. Al. 2. § 58. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. und Motive S. 87.)

Vorstehenden Ausführungen gemäss spricht Alinea 1. des Art. 18. unseres Gegenentwurfes allgemein die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Verspätung aus, wenn die Eisenbahn nicht nachweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt, natürliche Beschaffenheit des Guts oder Verschulden des Absenders oder Empfängers entstanden ist. — Alinea 2. hebt im Anschlusse daran den Grundsatz hervor, dass die Eisenbahn auch für ihre Leute und für andere Personen haftet, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Transporte bedient. — In Alinea 3. ist sodann im Einklang mit § 64. Al. 2. D. Betr. Regl. (aber gegen § 36. Reichs-Eis. Ges. Entw.) bestimmt, dass für die Zeit vor Abschluss des Frachtvertrages, welcher allein durch Abstemplung des Frachtbriefes vollzogen wird, für die Lagerung zu befördernder Güter lediglich die landesgesetzliche Verwahrungspflicht (depositum etc.), nicht aber die strengere Haftpflicht des Frachtführers aus dem receptum gilt. — Alinea 4. endlich definirt nach Maassgabe des § 64. Al. 3. D. Betr. Regl. den Begriff der „Ablieferung“ für gewisse Spezialfälle. Dem davon abweichenden § 60. des D. Reichs-Eis. Ges. Entw. (Mot. S. 88.), welcher sich auf ein Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts (Bd. II. S. 255.) stützt, konnte nicht gefolgt werden, da das cit. Erkenntniss nur ausführt, dass die Haftpflicht der Eisenbahn dann mindestens erlösche, wenn zu der Ablieferung an die Zollbehörde auch noch die vorherige Avisirung des Adressaten hinzutrete, keineswegs aber ausdrückt, dass nicht das erstere allein schon genüge. Es liegt aber in der Billigkeit und entspricht dem schon oben (S. 66.) gerechtfertigten Prinzipe, dass die Haftpflicht der Bahn als Frachtführer bei Beendigung des Transports erlischt, wenn sie nach gesetzlichem Zwange das Gut an die nicht unter ihrer Kontrole stehende Zollbehörde abgeliefert hat — gleichviel ob der Adressat davon benachrichtigt werden konnte oder nicht. Auch das cit. Erkenntniss (a. a. O. S. 255.) erklärt eine solche Bestimmung als nicht im Widerspruche mit Art. 395. D.H.G.B. stehend.

Artikel 19.

Annahme des Verlustes bei längerem Verzuge der Lieferung.

[Deutsch. Betr. Regl. § 64. Al. 4. — Schweiz. Transport-Ges. Art. 24. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 56. Al. 1. Mot. S. 86.]

Gegen Artikel 19. des Schweizer Entwurfes, welcher § 64. Al. 4. des D. Betr. Reglem., Art. 24. des Schweiz. Transp. Ges. und § 56. Al. 1. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. entspricht, ist im Wesentlichen nichts einzuwenden. Es bedarf der Feststellung eines Zeitpunktes für die Annahme des Verlustes des Gutes. Dieser Moment darf nicht mit dem Ablauf der Lieferfrist zusammenfallen, weil die eigenthümlichen Verhältnisse des Bahnverkehrs, die Möglichkeit einer Verzögerung oder Verschleppung es dringend erfordern, der Bahn noch eine gewisse Frist zu Recherchen nach dem Verbleibe des Gutes zu gewähren. (Vgl. Mot. z. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 86.)

Art. 19. des Gegenentwurfes (Abschn. III.) hat jedoch statt der Frist von 30 Tagen die vierwöchentliche Frist des § 64. D. Betr. Regl. gewählt, weil zur Aenderung dieser in ganz Deutschland und Oesterreich-Ungarn eingeführten Frist kein Grund vorliegt. (Vgl. Mot. zum Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 86.) — Sodann ist die kürzere und prägnantere Fassung des § 64. D. Betr. Regl. wiederhergestellt und insbesondere der Ausdruck „ist als in Verlust gerathen zu betrachten“ beibehalten, weil damit ohne jeden Zusatz weit klarer, als durch alle anderen Fassungen dem Gedanken Ausdruck gegeben wird, dass der Bahn gegen diese Vermuthung kein Gegenbeweis zusteht und Folge dessen auch der Berechtigte bei späterem Wiederfinden (Art. 24.) nicht zur Annahme verpflichtet ist.

Artikel 20. und 21.

Schadensersatz für Verlust bei mangelnder und vorhandener Werthdeklaration. Normalsatz.

[Code de com. Art. 103. 104. 107. — D.H.G.B. Art. 396. 427. — D. Betr. Regl. § 68. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 25. 26. — Ungar. H.G. § 399. 429. — Holländ. H.G.B. Art. 91. — Codice di com. 82. 83. 87. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 52. 55. 58. Mot. S. 80. 84. 87. — Engl. Carriers Act. 1830. sect. 1—3.]

Wir haben bereits oben (S. 92.) die Gründe kurz berührt, welche dem Prinzipe des D.H.G.B.'s: Ersatz des wirklichen Schadens nach dem gemeinen Handelswerthe unter Zulassung der Werth- und Interessendeklaration sowie des Normalsatzes vor dem französischen Prinzipe des vollen Schadensersatzes u. E. entschieden den Vorzug verleihen. Es sind dies vornehmlich: die äusserst strenge Haftpflicht der Bahnen, die wesentliche Beschränkung ihrer Vertragsfreiheit, der ihnen gesetzlich auferlegte Transportzwang, die Vermeidung zahlreicher und weitläufiger Prozesse und endlich die billigere Beförderung.

Wenn demungeachtet der Deutsche Reichs-Eis. Ges. Ent-

wurf den tief in das bestehende Recht einschneidenden Vorschlag erhebt, den Normalsatz bei Verlust und Beschädigung fallen zu lassen (§ 55.) und nur noch bei Verspätung (§ 52.) und für besonders werthvolle Güter (§ 58.) beizubehalten, so können die Motive dafür (a. a. O. S. 84.) in keiner Weise gebilligt werden. Die schwerwiegenden Gründe für den Normalsatz: dass die fast absolute Haftpflicht der Bahn, die ihr — im Gegensatze zum gewöhnlichen Frachtführer — auferlegte, äusserste Beschränkung der Vertragsfreiheit und der gesetzliche Transportzwang eine gewisse Begrenzung des Umfangs der Ersatzpflicht dringend erheischen, sind trotz der wachsenden Konkurrenz und Beseitigung aller Ausschlussprivilegien lediglich mit dem schwachen Hinweis darauf widerlegt, dass die Bahnen auch ihrerseits einen gewichtigen Zwang auf das Publikum ausüben. (Dass Frankreich und England Normalsätze nicht kennen, ist kein Gegengrund, da in beiden Ländern trotz des natürlichen Monopols der Bahnen gesetzlich weder ein Transportzwang, noch eine Beschränkung der Vertragsfreiheit besteht; s. oben S. 93—96.[1]). Ebensowenig würde der Wegfall des Normalsatzes die Fürsorgepflicht der Bahnen zu steigern vermögen, da schon die Haftpflicht nach dem Normalsatze dieselben empfindlich genug trifft, um sie zur äussersten Sorgfalt anzuspornen.

Auch die beiden weiteren Gründe, dass einerseits in Folge der geringeren Entschädigungspflicht nach dem Normalsatze Reklamationen häufig „unvollständig und ungenügend" behandelt und andererseits die Bahnen mit einem „überaus grossen" Schreibwerke belastet werden, sind nicht recht miteinander vereinbar, enthalten vielmehr ersichtlich einen Widerspruch in sich selbst, erscheinen aber auch durchaus nicht zutreffend: denn ein wesentlicher Zweck des Normalsatzes besteht ja eben in der Vereinfachung (nicht flüchtigen Behandlung) des Ersatzverfahrens an Stelle weitläufiger, Gerichte und Parteien überlastender Prozesse und Beweisführungen über den Werth des Gutes. Gerade zur Vermeidung solcher Prozesse begnügen sich beide Theile in der Regel ohne Beweis und Gegenbeweis und ohne Inanspruchnahme des Gerichts mit dem Normalsatze, wobei nicht zu übersehen ist, dass auch die Bahnen mit der Erstattung nach dem Normalsatze in zahlreichen Fällen mehr gewähren, als den Werth des Gutes. Die möglichst kurze Behandlung der Sache ist also beabsichtigt, aber weder ungenügend, noch auch nur im Entferntesten mit den Mühen, Schreibereien und Kosten der sonst zu gewärtigenden Prozesse verbunden.

Wenn endlich die Motive des Reichs-Eis. Ges. Entw. (S. 85.) den Hinweis auf die Zulässigkeit der Werthdeklaration zur Erlangung eines höheren Ersatzes nicht für berechtigt halten, weil dies von der vorliegenden Rechtsfrage auf eine hier nicht in Betracht kommende Tariffrage führe, so ist dem entgegenzuhalten, dass sich

---

[1]) Vgl. Cohn a. a. O. Bd. II. S. 77. 78. Reitzenstein S. 37. Guttmann S. 6. ff. Wehrmann S. 78—80.

gerade im Eisenbahnrechte nach seiner ganzen, bisherigen Entwicklung theoretische Rechtssätze (wie z. B. die volle Ersatzpflicht) nicht ohne gleichzeitige Berücksichtigung der praktischen Verkehrsinteressen verwirklichen lassen. Der Wegfall des Normalsatzes und das alsdann unbegrenzte Risiko der Bahnen muss aber, wie es in Frankreich der Fall ist, zu erheblich höheren Transportpreisen führen. Werden die Interessenten vor diese Alternative gestellt, so werden sie sich unzweifelhaft für Beibehaltung des Normalsatzes entscheiden. Denn die Beschädigung bezw. der etwa unzureichende Ersatz eines Gutes ist doch immerhin nur ein ausnahmsweiser Verlust, die billigere Beförderung aller Güter aber ein regelmässiger und stetiger Gewinn. Die Opposition gegen den Normalsatz in Deutschland beruht nur auf der ganz irrigen und unberechtigten Ansicht, dass dessen Wegfall ohne Erhöhung der Tarife möglich sei. Das deutsche System ist also dem Verkehr offenbar weit günstiger, als das französische. Denn ersteres giebt dem Versender die Freiheit, entweder billige Transportpreise unter begrenzter Haftung nach dem Normalsatz oder durch die Deklarationsprämie erhöhte Preise unter voller Haftung zu wählen. In Frankreich besteht diese Freiheit nicht. Das volle Risiko, welches die Bahnen gesetzlich übernehmen müssen, macht sich dort ohne Weiteres in höheren Transportpreisen geltend. Die in Deutschland in die Wahl des Versenders gestellte Prämie für Werthdeklaration erscheint mithin in Frankreich als ein unbedingter und stetiger Frachtzuschlag. Darin allein liegt der Unterschied.

Dieselben Gründe also, welche bereits in den Prot. zum D.H.G.B. für den Normalsatz angeführt und auch von den Motiven des Reichs-Eis. Ges. Entw. (S. 80.) für den Normalsatz bei Verspätung aufrecht erhalten sind, sprechen in völlig gleicher Weise für die Beibehaltung desselben bei Verlust und Beschädigung. Hier wie dort liegt es im Verkehrsinteresse, die Haftpflicht der Bahnen auf ein Maximum zu beschränken, dem Versender aber durch die Werthdeklaration die Möglichkeit eines höheren Ersatzes offen zu lassen. Den Reichs-Eis. Ges. Entwurf trifft unbedingt der Vorwurf der Inkonsequenz, da er das Prinzip des Normalsatzes nur durchbrechen, aber nicht beseitigen will. Dieser Vorwurf lässt sich durch den Hinweis auf die wesentliche Verschiedenheit der Fälle der Verspätung von denen des Verlustes und der Beschädigung (s. a. a. O. S. 85.) um so weniger abwenden, als eine solche Verschiedenheit betreffs der Ersatzpflicht durchaus nicht anzuerkennen ist (s. oben S. 99. 100). U. E. wird schon allein die Aussicht auf billigere Transportpreise, welche die begrenzte Haftpflicht ermöglicht, dem Systeme des Normalsatzes sowohl in Frankreich wie in den anderen Konventionsstaaten, welche jenes System noch nicht haben, Billigung und Eingang verschaffen. Diese Annahme ist um so begründeter, als der Normalsatz nicht nur in dem D. Reichs-Postgesetze vom 28. October 1871. (§ 9.), sondern auch in dem internationalen Postvereins-Vertrage v. 9. October 1874. (Art. 5.: Verlust rekommandirter Sendun-

gen) von fast allen europäischen Staaten für das verwandte Gebiet des Postverkehrs adoptirt worden ist.

Auch der vorliegende Schweizer Entwurf hat diesen Gründen Rechnung getragen und im Prinzipe das deutsche System des Normalsatzes und der Werth- und Interessendeklaration angenommen. Er hat jedoch zugleich, um eine Annäherung an das französische Recht zu ermöglichen, vermittelnd mehrere Modifikationen der bezüglichen Sätze des Deutsch. Betr. und Vereinsreglements in Vorschlag gebracht, welche aber aus folgenden Gründen nicht annehmbar erscheinen:

Die Art. 20. und 21. (resp. 25.) des Schweizer Entwurfs behandeln den Umfang des Schadensersatzes bei Verlust oder Beschädigung des Gutes. Sie unterscheiden zwar ebenso, wie § 68. des Deutsch. Betr. Regl. die beiden Fälle

1) der mangelnden Werthdeklaration,

2) der vorhandenen Werthdeklaration.

Im ersteren Falle soll jedoch der — im Wesentlichen gemäss Art. 396. D.H.G.B. Art. 25. Schweiz. Transp. Ges. (Werth am Ablieferungsorte)[1]) zu berechnende — gemeine Handelswerth bis zu einem gesetzlichen Normalsatze von 1500 Franks pro 50 Kilogr. die Entschädigung bilden.

Im letzteren Falle soll in dem deklarirten Werthe die Ersatzleistung bestehen, aber mit der Maassgabe, dass der deklarirte Werth nur bei Eilgutsendungen 1500 Franks pro 50 Kilogr. überschreiten darf und in vollem Betrage gezahlt werden muss, wenn nicht die Bahn den Nachweis führt, dass sich diese Entschädigung höher stellen würde, als im ersten Falle, und wenn zugleich nach den obwaltenden Umständen auch kein individuelles Interesse, welches die höhere Werthangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen ist.

Vom § 68. des Deutsch. Betr. Reglem. weichen diese Bestimmungen in folgenden Punkten wesentlich ab:

1) Bei mangelnder Werthdeklaration ist im D. Betr. Regl. der Normalsatz weit geringer, nämlich nur 60 Mark oder 75 Franks pro 50 Kilogr.

2) Bei vorhandener Werthdeklaration ist im D. Betr. Regl. die Höhe derselben unbeschränkt, sie darf also auch bei gewöhnlichen (Nicht-Eilgut) Sendungen den Betrag von 1500 Franks pro 50 Kilogr. beliebig überschreiten. Andererseits ist aber auch diese Deklaration für die Höhe des Ersatzanspruches nicht ohne Weiteres entscheidend; sie bildet vielmehr nur den Maximalsatz, in dessen Grenzen der Entschädigungsberechtigte den Nachweis zu führen hat, wie hoch sich sein Verlust in Wirklichkeit beläuft.

U. E. verdienen unzweifelhaft die Grundsätze des § 68. D. Betr. Reglements den Vorzug vor den Art. 20. 21. des Schweizer Ent-

---

[1]) Die Wahl mit dem Werthe am Absendungsorte, wie sie der D. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 55. Mot. S. 85. dem Berechtigten geben will, ist nicht zu billigen.

würfs. Erstere sind in jeder Hinsicht billiger und den Interessen der Betheiligten entsprechender.

Denn für den Fall, dass der Werth nicht deklarirt ist, ist der Normalsatz im Schweizer Entwurfe viel zu hoch gegriffen. Der Normalsatz des D. Betr. Regl. entspricht vollkommen dem Werthe der gewöhnlichen Massen- und Wagenladungs- sowie der meisten Stückgüter. Viele Gattungen bleiben noch weit hinter demselben zurück. Will sich bei der verhältnissmässig geringen Zahl werthvollerer Güter der Absender einen höheren Ersatzanspruch sichern, so ist ihm die Werthdeklaration gestattet, deren geringe, gesetzlich festzustellende und der Autonomie der Bahnen somit entzogene Gebühr (1/10 pro Mille der deklarirten Summe und je angefangener 150 Kilometer) alle theureren Güter mit Leichtigkeit ertragen können. Es darf aber der Eisenbahn nicht zugemuthet werden, für Güter, deren Werth nicht deklarirt, und durch die Deklarationsprämie weder voll versichert noch zwecks besonderer Obhut kenntlich gemacht ist, einen so exorbitant hohen Ersatz, wie ihn Art. 20. des Schweiz. Entwurfs vorschreibt, nämlich 1500 Franks pro 50 Kilogr. d. h. 1200 Mark oder 400 Thaler pro Centner zu leisten. Die Tendenz eines solchen Vorschlags geht unverkennbar dahin, für die Mehrzahl der Güter durch die übertriebene Höhe des Normalsatzes die Haftpflicht thatsächlich zu einer unbegrenzten und damit den Zweck des Normalsatzes illusorisch zu machen. Die Begründung (Mot. s. oben S. 42.), dass das französische Recht überhaupt keinen Normalsatz kenne und man deshalb zwischen diesem Systeme und dem niedrigen Normalsatze des Deutsch. Betr. Regl. die Mitte habe greifen wollen, ist nicht zutreffend. In der Erhöhung des Normalsatzes liegt keineswegs die Mitte zwischen beiden Systemen. Es handelt sich hier vielmehr, wie vorstehend (S. 104.) bereits erörtert, um prinzipielle Gegensätze, deren Ausgleichung u. E. nur durch die Annahme des einen oder anderen Systems erfolgen kann.

Ist aber der Werth deklarirt, so widerspricht es den Interessen des Publikums, den Maximalsatz der Deklaration — wie es der Schweizer Entwurf will — bei Gütern in gewöhnlicher Fracht auf 1500 Franks pro 50 Kilogr. zu beschränken und eine höhere Deklaration nur bei Eilgütern zu gestatten. Die Höhe der Werthdeklaration muss vielmehr u. E. für alle Güter eine uneingeschränkte sein, es sei denn, dass es sich um solche Güter handelt, die, wie Kostbarkeiten, Gelder, Werthpapiere, Juwelen, Kunstgegenstände etc. wegen ihres ausserordentlich hohen Werths überhaupt nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen werden und daher betreffs der Haftung einer besonderen Vereinbarung bezw. spezieller reglementarischer Bestimmungen zu unterwerfen sein werden[1]). Die Unterscheidung zwischen gewöhnlichen und Eilgütern betreffs der Höhe der Werthdeklaration erscheint nicht gerechtfertigt. Es ist nicht ersichtlich, aus welchem Grunde die Höhe der Deklaration von der

---

[1]) Vgl. Art. 395. Al. 2. D.H.G.B. — § 48. I. Nr. 2. II. A. No. 12. 13. D. Betr. Reglem. — §§ 57. 58. Deutsch. Reichs-Eisenb. Ges. Entw.

Art der Beförderung abhängen soll, und, dies selbst zugegeben, würde es vielleicht gerade umgekehrt folgerichtiger sein, für gewöhnliches Gut eine höhere Deklaration zuzulassen, als für Eilgut, dessen beschleunigter Transport die Gefahr einer Beschädigung oder eines Verlustes sehr erhöht und daher billigerweise die Eisenbahn von zu erheblicher Haftpflicht befreien müsste.

Noch weniger aber können wir uns mit den ganz neuen, wörtlich aus Art. 26. des Schweiz. Transp. Gesetzes entlehnten Sätzen des Art. 21. Schweiz. Entw. einverstanden erklären:

> dass für den Fall der Werthdeklaration die deklarirte Summe ohne Weiteres zu zahlen ist, falls nicht die Bahn den Nachweis führt:
> 1) dass der Handelswerth geringer und
> 2) dass kein individuelles Interesse an einem höheren Werthe anzunehmen ist.

Selbst der D. Reichs-Eis. Ges. Entw. (§ 55. B), welcher hier gleichfalls eine Aenderung in der Beweislast zu Gunsten der Entschädigungsberechtigten für erforderlich hält, will nicht so weit gehen, sondern beschränkt sich auf den Vorschlag, dass der Eisenbahn gegen die Pflicht zur Zahlung der deklarirten Summe der Nachweis des gemeinen Handelswerths auferlegt werden solle, demgegenüber aber wiederum der Berechtigte sein die höhere Werthangabe rechtfertigendes individuelles Interesse darthun dürfe. (Vgl. Mot. z. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 85.)

Beide Entwürfe verkennen aber u. E. prinzipiell den oben erörterten Zweck der Werthdeklaration. Derselbe besteht keineswegs darin, den Beschädigten von den etwaigen Schwierigkeiten des Beweises seines Schadens bezw. des Handelswerthes oder individuellen Interesses zu befreien[1]). Die Deklaration soll vielmehr lediglich dem Versender die Möglichkeit und Freiheit sichern, durch Zahlung einer Prämie (eines Frachtzuschlages) seinen Schaden auch über den gewöhnlichen oder durch einen Normalsatz fixirten Werth des Gutes bis zur Höhe und in den Grenzen der deklarirten Summe geltend zu machen, keineswegs aber ihn des Nachweises für die wirkliche Höhe des Schadens entheben. Sollte die Deklaration diesen bisher nicht vorausgesetzten Zweck haben, so müsste die Prämie ganz anders hoch bemessen sein. Für eine solche Verschiebung der Beweislast liegt auch nicht der geringste Grund vor. Sie widerspricht zunächst den allgemein anerkannten Rechtsregeln, wonach der Beschädigte den Umfang seines Schadens zu erweisen, nicht aber umgekehrt der Ersatzpflichtige gegen eine präsumptive Schadenshöhe den Gegenbeweis zu führen hat. Sie widerspricht aber auch ferner den hier analog anzuwendenden Prinzipien des Versicherungsrechtes, welches den Versicherten im Schadensfalle keineswegs vom Schadensnachweise liberirt bezw. dem Versicherer den Gegenbeweis auferlegt. In der blossen Werthangabe liegt nicht die Vereinbarung, dass dem Deklarirenden ohne Schadensnachweis die

---

[1]) Dies nimmt auch Fick bei Goldschmidt a. a. O. S. 83. irrthümlich an.

deklarirte Summe gesichert sein bezw. gezahlt werden soll, sondern nur die Abrede, dass er in den Grenzen dieses als Maximalsatz bezeichneten Betrages seinen Schaden geltend machen darf. (Vgl. Entsch. d. D. Reichs-Ob. Hand. Ger. IX. S. 278. XI. S. 229.)

Es involvirt eine schwere Unbilligkeit, der Eisenbahn den Beweis für den Handelswerth des Gutes aufzubürden. Wenn die Motive des D. Reichs-Eis. Ges. Entw. (S. 80. und 85.) für diese Neuerung geltend machen, dass die grosse Schwierigkeit eines derartigen Nachweises den Handelsstand in den meisten Fällen nöthige, Schadensansprüche ganz fallen zu lassen, so muss zunächst in Abrede gestellt werden, dass der Nachweis des Handelswerthes am Ablieferungsorte für den Reklamanten in der That ein so schwieriger sei. Es ist aber, wenn dies wirklich der Fall wäre, nicht ersichtlich, wie lediglich der Umstand, dass der Nachweis für den Ersatzberechtigten zu schwierig, als Grund gelten kann, die Beweislast ohne Weiteres und gegen das bestehende Recht auf den Ersatzpflichtigen zu übertragen, der den Gegenbeweis ja ebensowenig zu erbringen vermag. Dies wäre schon deshalb nicht gerechtfertigt, weil der einzelne Versender doch jedenfalls viel eher in der Lage ist, in seiner speziellen Handelsbranche und in einem einzelnen Schadensfalle den Werth eines Artikels durch Beschaffung der erforderlichen Beläge darzuthun, als die mit zahlreichen Ansprüchen aus den verschiedensten Handelszweigen befasste Bahnverwaltung. Bei der Schwierigkeit eines solchen Gegenbeweises hiesse dies also nichts weiter, als den Bahnen in den meisten Fällen jeden Widerspruch gegen Ersatzansprüche abschneiden bezw. sie zur unbedingten Anerkennung derselben zwingen.

Noch weniger aber erscheint es gerechtfertigt, der Eisenbahn den Beweis gegen das individuelle Interesse des Beschädigten aufzuerlegen. Mit Recht erklären dies auch die Motive zum D. Reichs-Eis. Ges. Entw. (S. 85.) für zu weit gehend, weil es „die ganze Reduktionsbefugniss der Eisenbahn durch die Unmöglichkeit oder doch äusserste Schwierigkeit eines solchen Negativbeweises illusorisch mache."

Unzweifelhaft würden die beiden vorgeschlagenen Aenderungen in der Beweislast zu möglichst hohen Werthdeklarationen und damit zu einer ausgedehnten, sicheren Spekulation führen, deren Gelingen nur von der für den Versender äusserst günstigen Chance abhängt, dass die Bahn den schwierigen Gegenbeweis des Minderwerthes oder des mangelnden, individuellen Interesses an dem deklarirten Werthe nicht zu erbringen vermag. Aus diesen Gründen ist die unveränderte Beibehaltung des Systems des Deutsch. H.G.B. bezw. Betr. Regl. gegenüber dem Reichs-Eis. Ges. Entwurfe und dem Schweizer Entwurfe unbedingt zu empfehlen. Die Art. 20. und 21. des Gegenentwurfes (Abschn. III.) haben sich daher lediglich an die Grundsätze des Art. 396. Al. 1.—4. Art. 427. Al. 1. Nr. 1. D.H.G.B. und § 68. Al. 1. Nr. 1.—4. D. Betr. Regl. angeschlossen. Nur ist die dort fehlende Bestimmung, dass der ermittelte Werth vom Tage der

zu bewirkenden Ablieferung an mit 6 % zu verzinsen aus Art. 20. Al. 2. Art. 21. Al. 1. des Schweizer Entwurfs hier zugefügt. Denn wenn auch die Verzinsungspflicht bereits in allen Einzelrechten besteht, so erscheint doch eine einheitliche Regelung des Beginnes der Zinspflicht und der Höhe des Zinsfusses insbesondere in Rücksicht auf die Regressansprüche sehr wünschenswerth. (Vgl. Art. 287.—289. D.H.G.B.)

Artikel 22.

Schadensersatz für Verlust bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit.

[Code de com. Art. 103. — D.H.G.B. Art. 396. 427. — D. Betr. Regl. § 68. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 27. — Ungar. H.G. § 399. 429. — Holländ. H.G.B. Art. 91. — Codice di com. Art. 82. — D. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 55. Al. 5. und Mot. S. 81. 86.]

Der in Artikel 22. des Schweizer Entwurfs ausgesprochene Grundsatz ist aus Art. 396. Al. 5. Art. 427. Al. 2. D.H.G.B. sowie § 68. Al. 2. D. Betr. Regl. entlehnt. Nur ist in Uebereinstimmung mit Art. 27. des Schweiz. Transp. Ges. und §§ 52. 55. des Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entwurfs für den Ausdruck „bösliche Handlungsweise" die Fassung „Arglist (Vorsatz) oder grobe Fahrlässigkeit" gewählt. Diese Modifikation ist als eine wesentliche Verbesserung zu bezeichnen.

Der Ausdruck „bösliche Handlungsweise" hat wegen seiner unbestimmten Fassung und schwierigen, mit den bestehenden Rechtsbegriffen nicht zu vereinigenden Definition zu zahlreichen Prozessen und Kontroversen Anlass gegeben. Bereits in der Kommission zur Berathung des D.H.G.B.'s erhoben sich gewichtige Bedenken gegen die Opportunität eines so zweifelhaften Ausdrucks und führten zu dem Antrage, denselben durch „Arglist oder grobes Verschulden" zu ersetzen. Nur mit sehr geringer Majorität fanden schliesslich die Worte „bösliche Handlungsweise" in das D.H.G.B. Aufnahme. (Prot. D.H.G.B. S. 5112—5115.) Der Begriff ist weder identisch mit dolus allein, noch mit dolus und culpa lata vereint. Nach den Protokollen zum D.H.G.B. hat man vielmehr darunter zunächst allerdings den dolus im eminenten Sinne, ausserdem aber auch den höchsten Grad der Nachlässigkeit, namentlich die luxuria d. h. jenen frevelhaften Muthwillen verstanden, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewusst ist und dennoch das Handeln nicht ändert. (Vgl. Prot. S. 4780. 4781. 5112.—5115. 5122. Entsch. des Deutsch. Reichs-Ob. Hand. Gerichts I. S. 160.) „Bösliche Handlungsweise" umfasst hiernach den dolus ganz, dagegen die culpa lata nur zum Theil, gewissermaassen nur die intensivere, an den dolus streifende Art derselben. Die Folgen einer so unbestimmt gehaltenen Grenze und Ausdrucksweise äusserten sich in zahlreichen Kontroversen über den Umfang des Begriffes, welche

selbst bis zum heutigen Tage und nach einer fünfzehnjährigen Erläuterung durch Theorie und Praxis noch keineswegs beseitigt sind. „Mannigfache Entscheidungen der Gerichtshöfe — bemerken die Motive z. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 81. — zeigen, dass die Auslegung des qu. Begriffs eine sehr schwankende gewesen und die Anwendung der bezüglichen Bestimmung des D.H.G.B. im konkreten Falle zu den verschiedenartigsten Entscheidungen geführt hat[1]). Die Auslegung ist bald eine engere durch Identificirung mit Vorsatz (dolus), bald eine weitere durch Gleichstellung mit der groben Fahrlässigkeit (culpa lata) gewesen." Auch die konstantere Rechtsprechung des D. Reichs-Ob. Hand. Gerichts hat diesen schwankenden Begriff nicht genügend zu befestigen vermocht. Ob positives Handeln oder auch blosses Unterlassen, ob Verlust des Gutes durch Diebstahl, Abhandenkommen von den Magazinen oder aus den Wagen, Verwechslung und Fehldirigirung, falsche Verausgabung, unrichtiges, ungeeignetes und verspätetes Verladen, Avisiren oder Expediren darunter gehören, ist nach wie vor Gegenstand des Streites geblieben. (Vgl. Entsch. des R.O.H.G. VI. 428. VIII. 326. 428. IX. 301. X. 218. XII. 429. XVII. 121. 296.)

Aus diesen Gründen erscheint der Vorschlag des Schweizer Entwurfes, den Begriff „bösliche Handlungsweise" mit den Begriffen „Arglist (Vorsatz) und grobe Fahrlässigkeit" (dolus und culpa lata) zu vertauschen, durchaus richtig und annehmbar. Allerdings wird hierdurch für das Gebiet des D.H.G.B.'s die Haftung der Bahnen insofern erweitert, als sie nunmehr ausser für dolus und luxuria auch für diejenigen Fälle der culpa lata zu haften haben, welche sich nicht als luxuria charakterisiren d. h. auch für solche, in denen der Handelnde sich der mit seinem fahrlässigen Handeln verbundenen Gefahr nicht bewusst ist. Es wird aber dieser Erweiterung der Haftpflicht gegenüber zunächst der nicht hoch genug anzuschlagende Vortheil einer grösseren Sicherheit des Rechts und der in Betracht kommenden Rechtsbegriffe erreicht werden. Denn die aus dem gemeinen Rechte entnommenen Begriffe des dolus und der culpa lata kehren in allen Rechten wieder, sind überall durch Theorie und Praxis genau definirt und ihrem Umfange und ihrer Auslegung nach insbesondere den Gerichten geläufig bezw. aus dem gemeinen Rechte zu ergänzen. Der Begriff „bösliche Handlungsweise" ist demgegenüber völlig neu, nur dem D.H.G.B. eigen und selbst in diesem Gebiete äusserst kontrovers geblieben. Sodann ist aber auch nicht zu erwarten, dass die anderen Staaten, welche den Bahnen bereits die volle Haftung für dolus und culpa lata gesetzlich auferlegt haben, in diesem Punkte gegen das Interesse des Handelsstandes nachgeben und durch Zulassung des begrenzten Begriffes eine wesentliche Beschränkung ihrer bisherigen, ausgedehnteren Haftpflicht einführen werden. Endlich kommt in Betracht, dass auch

---

1) Vgl. Koch, das deutsche Eisenb. Transportwesen. 1866. zu Art. 427. S. 126.

in Deutschland und Oesterreich die bei weitem meisten Fälle grober Fahrlässigkeit von den Gerichten bereits dem Begriffe der „böslichen Handlungsweise“ unterstellt worden sind, mithin die vorgeschlagene Fassung thatsächlich keine irgend erhebliche Aenderung des bisherigen Rechtszustandes bezw. Erweiterung der Haftpflicht herbeiführen wird.

Artikel 22. unseres Gegenentwurfes (Abschn. III.) hat daher die Begriffe „Arglist“ (böse Absicht, Vorsatz) und „grobe Fahrlässigkeit“ adoptirt und durch Beifügung der römischrechtlichen Ausdrücke dolus und culpa lata in Parenthese auf die möglichst gleichmässige Auslegung Bedacht genommen, im Uebrigen aber sich mit unwesentlichen Modifikationen im Wortlaute an Art. 22. des Schweizer Entwurfs angeschlossen.

Artikel 23.

Gesetzlich fingirte Cession der Klagerechte des Entschädigten.

[Schweizer Transp. Ges. Art. 28.]

Die im Artikel 23. des Schweizer Entwurfs enthaltene Vorschrift ist dem Art. 28. des Schweiz. Transp. Ges. entnommen. Sie ist allen anderen, hier in Vergleich zu ziehenden Frachtrechten fremd. Ein irgend erhebliches Interesse für die einheitliche Regelung der Frage, ob oder inwieweit der Anspruch des Entschädigten an dritte Ersatzpflichtige (z. B. Versicherungsgesellschaften, schuldige Beamte etc.) von diesem auf die Ersatz leistende Bahn übergeht bezw. als an sie cedirt gilt, liegt nicht vor. Die Bestimmung des Art. 23. gehört somit nicht hierher, da sie einen nicht erforderlichen Eingriff in die einzelnen Obligationenrechte herbeiführt, welchen diese Frage zur selbständigen Entscheidung überlassen bleiben kann. (Vgl. Fick bei Goldschmidt XIX. Anl. H. S. 84.)

Der Gegenentwurf hat deshalb von der Aufnahme einer dem Art. 23. entsprechenden Bestimmung ganz abstrahirt.

Artikel 24.

Wiederauffindung als verloren betrachteter Frachtstücke.

[Deutsch. Betr. Regl. § 64. Al. 7. 8. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 29. — Ungar. H.G. § 427. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 56. Al. 2—4. Motive S. 86.]

Artikel 24. des Schweizer Entwurfs entspricht im Prinzipe dem § 64. Al. 7. 8. D. Betr. Regl., Art. 29. Schweiz. Transp. Ges., § 56. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. und enthält eine sich aus Art. 19. ergebende Konsequenz.

Im Art. 19. ist nämlich zu Gunsten der Bahn bezw. der von ihr vorzunehmenden Recherchen die Bestimmung getroffen, dass das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferfrist als verloren zu betrachten ist, — mithin innerhalb dieser 4 Wochen der Adres-

sat die Annahme des wiederaufgefundenen Gutes noch nicht verweigern darf.

Im Art. 24. ist demgegenüber zu Gunsten des Berechtigten angeordnet, dass er befugt ist, auch nach Ablauf jener 4 Wochen die Auslieferung des wiederaufgefundenen Gutes unter Rückgabe der erhaltenen Entschädigung zu verlangen, falls er sich bei Empfangnahme der letzteren einen entsprechenden Vorbehalt gemacht hat.

Aus beiden sich gewissermaassen ergänzenden Bestimmungen ziehen die Motive zum D. Reichs-Eis. Ges. Entw. (S. 86.) die zutreffenden Folgerungen:

1. dass bei Wiederauffindung und Rücknahme des Gutes innerhalb der qu. 4 Wochen dem Berechtigten die Entschädigung aus der Lieferfristversäumniss zusteht,
2. dass der Berechtigte bei einer an Stelle des Gutes tretenden Geldentschädigung Zinsen vom Ablauf der Lieferfrist — nicht erst vom Ablaufe jener 4 Wochen — zu fordern hat;
3. dass wenn nach Ablauf der qu. 4 Wochen der Berechtigte auf Grund des gemachten Vorbehaltes das wiederaufgefundene Gut zurücknimmt, er zwar nunmehr nicht Ansprüche wegen versäumter Lieferfrist zu erheben (bezw. von der zurückzugebenden Entschädigung zu kürzen) befugt, aber andererseits auch nicht verpflichtet ist, von der zu restituirenden Geldentschädigung Zinsen bis zur Zeit des Rückempfangs des Gutes zu erstatten.

Diese letzte Folgerung ist deshalb durchaus begründet, weil die inzwischen gehabte Nutzung des Geldes die bis zur Rückgabe entzogene Nutzung des Gutes selbst vertritt. Es wäre also unbillig, wenn der Berechtigte sich bei Rücknahme des Gutes von der Entschädigungssumme die Lieferfristvergütung in Abzug bringen dürfte. Denn er ist für den Verlust bereits voll und einschliesslich des bis zur Geldempfangnahme in Folge des Nichteintreffens des Gutes erlittenen Nachtheils entschädigt worden und hat von da ab die Zinsen genossen. Wird das Gut nachträglich gefunden, so wird ihm zwar die Wahl gelassen, ob er gegen Rückgabe der Entschädigungssumme (ohne Zinsen) das Gut zurücknehmen, oder letztere behalten will. Nicht aber wäre es gerechtfertigt, ihm auch noch die bis dahin aufgelaufene Lieferfristvergütung zu gewähren.

Aus diesem Grunde ist Alinea 8. § 64. D. Betr. Regl., welcher dies gestattet, in Art. 23. unseres Gegenentwurfes in Uebereinstimmung mit Art. 24. Al. 2. des Schweiz. Entw. und § 56. Al. 4. des Reichs-Eis. Ges. Entw. abgeändert und für die Worte:

„um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe“

nur:

„gegen Rückerstattung der erhaltenen Entschädigung“

gesagt.

Im Uebrigen aber hat sich Art. 23. des Gegenentw. in Fassung und Inhalt an § 64. Al. 7. und 8. D. Betr. Regl. angeschlossen.

Die Frist von 30 Tagen bezw. 4 Wochen nach erhaltener Nachricht von dem Wiederauffinden, welche Art. 24. des Schweiz. Entw. bezw. § 56. Al. 4. Reichs Eis. Ges. Entw. dem Berechtigten zum Zwecke der Wahl zwischen Rücknahme und Nichtrücknahme geben will, ist zu lang und in beiden Entwürfen nicht motivirt. Entscheidet sich der Berechtigte erst am Ende einer derartigen Frist für die Nichtrücknahme, so ist die Eisenbahn nach so langer Lagerung überhaupt nicht mehr im Stande, das Gut irgendwie entsprechend zu verwerthen und mithin schwer benachtheiligt. Die 8tägige Frist des D. Betr. Reglem. erscheint für den Berechtigten erfahrungsgemäss vollkommen ausreichend, um sich über den Zustand des Gutes zu informiren und seine Wahl darnach zu treffen.

Dass nach Ablauf der 4wöchentlichen Frist nur der Empfänger (bei entsprechendem Vorbehalte) das Recht auf Rücknahme, nicht etwa auch die Eisenbahn das Recht auf Rückgabe hat, ist nach obigen Ausführungen ganz selbstverständlich und in den Worten „so kann (nicht: muss) der Berechtigte.... verlangen" ausdrücklich ausgesprochen. Es bedarf dies also keiner besonderen Bestimmung, wie in Alinea 2. § 56. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. Unseres Wissens hat bei dem klaren Wortlaute des Gesetzes (Al. 8. § 64. Betr. Regl.) diese Frage noch niemals zu gegründeten Zweifeln Anlass gegeben.

Artikel 25.

Schadenersatz für Beschädigung oder nur partiellen Verlust.

[Code de com. Art. 103. — D.H.G.B. Art. 396. Al. 3. Art. 427. Al. 1. Nr. 1. — D. Betr. Regl. § 68. Al. 1. Nr. 1—4. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 30. — Ungar. H.G. § 399. 429. — Holländ. H. G.B. Art. 91. — Codice di com. Art. 82. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. §§ 53. 55. 56.]

Gegen die in Artikel 25. des Schweizer Entwurfs enthaltene Bestimmung lässt sich an sich nichts einwenden. Sie ist im Art. 24. unseres Gegenentwurfes nur noch durch die Vorschrift des § 68. Nr. 4. des D. Betr. Regl. ergänzt, wonach bei Beschädigung von Gütern die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniss des gemäss Art. 20. zu ermittelnden Werths zu dem im Art. 21. bezeichneten Maximalsatze zu vergüten ist. Es ist damit für die Berechnung eine geeignete Direktive gegeben.

Im Uebrigen dürfte jedoch hier zu erwägen sein, ob sich nicht dieser Artikel durch einen entsprechenden Zusatz zum Artikel 20. ganz erübrigen liesse. Das D.H.G.B. (und ebenso der D. Reichs-Eis. Ges. Entw.) hat u. E. ganz zweckmässig die Fälle des totalen und partiellen Verlustes bezw. Schadens, da sie ganz denselben Grundsätzen unterworfen sind, in einen Artikel (396.) zusammengefasst.

Artikel 26. und 27.

Schadenersatz für Verspätung.

[Code de com. Art. 104. — D.H.G.B. Art. 397—399. 427. Al. 1. Nr. 2. — D. Betr. Regl. § 70. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 23. — Ungar. H.G. § 400. 401. 429. — Holländ. H.G.B. Art. 92. — Codice di com. Art. 83. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 52. und Motive S. 80.]

Die Artikel 26. und 27. des Schweizer Entwurfs regeln den Umfang des Schadenersatzes für Verspätung (Versäumniss der Lieferfrist). Die bestehenden Frachtrechte — das Schweiz. Transp. Gesetz ausgenommen — machen in der Behandlung der Ersatzansprüche aus Verlust (bezw. Beschädigung) und Verspätung keinen Unterschied, verlangen vielmehr nach allgemeinen Rechtsregeln in beiden Fällen ausnahmslos von dem Entschädigungsberechtigten, dass er den Nachweis seines Schadens führe.

Auch das D.H.G.B. (Art. 397. 427.) hält an diesem Grundsatze fest und gestattet zugleich den Bahnen — ganz analog, wie bei Verlust und Beschädigung, und aus gleichen Gründen (s. oben S. 92. 102.) — eine Begrenzung ihrer Haftpflicht aus der Verspätung:

1. auf den im Frachtbriefe als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag (Interessendeklaration) und in Ermanglung eines solchen
2. auf einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann.

Unverkennbar sind jedoch die Schwierigkeiten für den Schadensnachweis bei Verspätung erheblich grösser, als für den Schadensnachweis bei Verlust oder Beschädigung. Denn während bei letzterem im Wesentlichen nur thatsächliche Verhältnisse (Zustand des Gutes, Höhe der Marktpreise etc.) in Betracht kommen, handelt es sich bei ersterem meistentheils um die Feststellung individueller Nachtheile und Interessen (Veränderte Nachfrage, Verlust der Kundschaft, Unverwendbarkeit der verspäteten Waare), deren Werth und Grösse der Natur der Sache nach weit schwieriger darzuthun ist. Aus diesen Gründen und weil ferner überhaupt in jeder verspäteten Ablieferung doch irgend ein, wenn auch noch so geringfügiger, Nachtheil für den Empfänger liegt, ist das Deutsche Betr. Reglement v. 11. Mai 1874. von den allgemeinen Beweisregeln und den Grundsätzen des D.H.G.B. über den Schadensnachweis bei Verspätung zu Gunsten des Handelsstandes insofern abgewichen, als es für Schadensansprüche, welche gewisse im Verhältniss zur Dauer der Fristüberschreitung bis zur Hälfte der Fracht zunehmende Frachtantheile nicht übersteigen, keinen Schadensnachweis erfordert. Für alle weitergehenden Schadensansprüche aber ist selbstverständlich der Schadensnachweis zu erbringen. Für diese erscheint ferner der im § 70. des Deutsch. Betr. Reglem. bestimmte Normal-

satz (die ganze Fracht) — wie die Motive zum D. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 80. zutreffend ausführen — nöthig, „wenn nicht die Bahnen auch bei ganz geringfügigen Verspätungen unverhältnissmässigen Schadens-Ansprüchen ausgesetzt werden sollen, welche sie ohne Kenntniss der dabei obwaltenden, besonderen Verhältnisse nicht ahnen konnten. Wird das Interesse an der prompten Ablieferung des Gutes am Bestimmungsorte im einzelnen Falle durch besondere Umstände über das für den gewöhnlichen Verkehr anzunehmende Maass erhöht, so kann dies der Absender der Eisenbahn durch seine Deklaration kenntlich machen."

Diesen Erwägungen entsprechend enthält § 70. D. Betr. Reglem. folgende Grundsätze:

1. Der Berechtigte hat prinzipiell den Nachweis für den ihm durch die Verspätung entstandenen Schaden zu führen.
2. Ohne diesen Nachweis erhält er nur einen reglementarisch bestimmten Theil der Fracht zurück.
3. Fehlt die Deklaration des Interesses, so darf der Anspruch ohne Schadensnachweis die Hälfte, mit Schadensnachweis die ganze Fracht nicht überschreiten.
4. Ist die Deklaration des Interesses vorhanden, so bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der Entschädigung.

Die aus Art. 23. Schweiz. Transp. Ges. entlehnten Artikel 26. und 27. des Schweizer Entwurfs weichen von diesen Grundsätzen darin ab, dass sie:

1. eine Deklaration des Interesses überhaupt nicht zulassen,
2. von einem Schadensnachweise ganz absehen, wenn sich der Anspruch bei Ueberschreitung der einfachen Lieferfrist innerhalb der halben, bei Ueberschreitung der doppelten Lieferfrist innerhalb der ganzen Fracht bewegt,
3. bei einem höheren Anspruche den Berechtigten zum Nachweise des vollen Schadens bis zur Höhe der für den gänzlichen Verlust des Gutes zulässigen Entschädigung verstatten.

Wir können in den ersten beiden dieser Abweichungen eine Verbesserung der praktisch bewährten, auch im Reichs-Eis. Ges. Entwurfe festgehaltenen Prinzipien durchaus nicht erblicken.

Ad 1. ist nicht ersichtlich, aus welchem Grunde nicht ebenso, wie für den Werth des Gutes, auch für das Interesse rechtzeitiger Lieferung eine Deklaration zugelassen werden soll. Für beide Arten der Deklaration sprechen dieselben Gründe (s. S. 102. ff.), ja für die Interessen-Deklaration noch mehr, da, wie oben bereits bemerkt, ein in Folge besonderer Umstände wichtiges, individuelles Interesse des Betheiligten an der prompten Ablieferung auf diese Weise am deutlichsten den Bahnorganen kenntlich gemacht wird. Der moderne Verkehr mit seinen Lieferungsgeschäften und ausserordentlich schnell

steigenden und fallenden Preisen macht für den Handelsstand die exakte Lieferung zur grössten Wichtigkeit und es darum dringend wünschenswerth, dass auf dem Frachtbriefe die Höhe des Interesses der rechtzeitigen Lieferung bezeichnet werde, um einerseits die Grenzen des künftigen Schadensanspruches zu bestimmen und andererseits die Bahn auf die genaueste Innehaltung der Lieferfrist auch schon äusserlich hinzuweisen. In allen anderen Frachtrechten bezw. Reglements ist daher die Deklaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung (zum Theil in Form einer Konventionalstrafenstipulation) — gestattet.

Ad 2. ist nicht motivirt, weshalb dem Berechtigten bei eingetretener Verspätung der Nachweis des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht erlassen werden soll. In zahlreichen Fällen selbst erheblicherer Verspätungen entsteht dem Empfänger nur ein äusserst geringfügiger Schaden. Daher ist die Vorschrift des § 70. D. Betr., welche entgegen der allgemeinen Beweisregel lediglich in Rücksicht auf die Schwierigkeit des Schadensnachweises und zur Vermeidung weitläufiger Prozesse über unerhebliche Objekte bestimmt, dass die Eisenbahn ohne jeden Schadensnachweis einen im Verhältniss zur Dauer der Fristüberschreitung steigenden Frachtantheil bis zur Hälfte der Fracht erstattet, den Interessen des Handelsstandes günstig genug. Dass die Bahn dies aber ohne Nachweis eines Schadens bis zum Betrage der ganzen Fracht thun und somit vollständig um den Transportlohn kommen soll, während der Empfänger möglicherweise überhaupt keinen nennenswerthen Schaden erlitten hat, wäre eine zu weit gehende, für die Bahnen harte und unbillige Vorschrift. Bei der Inanspruchnahme so hoher Beträge wird also die allgemeine Beweisregel aufrecht zu erhalten d. h. dem Ersatzfordernden der Nachweis, dass er in der That einen solchen Schaden erlitten, aufzuerlegen sein.

Ad 3. erscheint als Abänderungsvorschlag unter der Voraussetzung annehmbar, dass die Deklaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung zulässig ist, weil sonst überhaupt nur der Normalsatz in Betracht kommt. Alsdann ist allerdings die im D. Betr. Reglem. fehlende Bestimmung geboten, dass für Verspätung niemals mehr an Ersatz gefordert werden kann, als für den gänzlichen Verlust des Gutes. Anderenfalls würde der Ersatz für Verspätung dem allgemeinen Prinzipe des Art. 396. D.H.G.B. zuwider den gemeinen Handelswerth des Gutes übersteigen und es für die Eisenbahn vortheilhafter sein, ein verspätetes Gut in allen denjenigen Fällen überhaupt nicht abzuliefern bezw. als verloren zu bezeichnen, in welchen für den gänzlichen Verlust weniger zu ersetzen ist, als für die Verspätung.

Diesen Gründen gemäss haben wir in den Artikeln 25. und 26. unseres Gegenentwurfes (Abschn. III.) im Wesentlichen an den obigen Grundsätzen des § 70. des Deutsch. Betr. Reglem. über den Umfang des Schadenersatzes für Lieferfristversäumniss festgehalten. Aus dem Schweizer Entwurfe ist nur die Vorschrift beigefügt, dass

in keinem Falle als Schadensersatz für Verspätung mehr gefordert werden darf, als nach den Art. 20. und 21. für gänzlichen Verlust des Gutes zu vergüten ist. Sodann ist aus dem Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entwurfe § 52. Al. 4. die analoge Bestimmung entlehnt, dass neben dem Schadensersatz für den gänzlichen Verlust nicht noch ein Schadensersatz aus Verspätung beansprucht werden kann, weil auch hier — wie das Deutsche Reichs-Ob. Hand. Gericht (Entsch. Bd. XVIII. S. 235.) zutreffend ausführt — sonst mehr, als der gemeine Handelswerth des Gutes ersetzt werden würde.

Dagegen kann der Vorschrift des § 52. Al. 2. Nr. 2. des D. Reichs-Eis. Ges. Entw., welche über § 70. D. Betr. Regl. zu Gunsten des Publikums noch hinausgeht, nicht beigestimmt werden. § 52. enthält nämlich gegenüber jenem Reglement die sehr erhebliche Verschärfung in der Haftpflicht der Bahn:

> Dass der, welcher sein Interesse an rechtzeitiger Lieferung deklarirt, vom Beweise des wirklich aus der Verspätung erlittenen Schadens bis zur Höhe der deklarirten Summe frei sein soll, wenn er beweist, dass diese Summe ein Zehntheil des Werths des Gutes nicht übersteigt.

Die Beweislast wäre damit für den Berechtigten nicht nur erleichtert, sondern beinahe aufgehoben. Der Nachweis, dass er wirklich einen Schaden aus der Verspätung gehabt, ist ihm erlassen. Er hat nur darzuthun, dass die deklarirte Summe ein Zehntel des Werths des Gutes nicht übersteige. Führt der Berechtigte diesen einfachen, mit der Verspätung gar nicht zusammenhängenden Beweis, so soll er die deklarirte Summe erhalten, wenn ihm auch gar kein Schaden aus der Verspätung erwachsen ist. Eine solche, allen Beweisregeln zuwiderlaufende, das Beweisthema gänzlich verschiebende Vergünstigung ist in keiner Weise motivirt und im höchsten Grade unbillig gegen die Bahnen. Sie verletzt den Zweck der Deklaration, für die Haftpflicht nur als Maximalsatz zu dienen, innerhalb dessen der wirkliche Schaden nachzuweisen ist, und sichert bei jeder Verspätung ausnahmslos dem Empfänger die deklarirte Summe bis zur Höhe eines Zehntels des Werthes. Eine derartige Gewinnchance würde der Spekulation auf Kosten der Bahnen Thür und Thor öffnen. —

In einem besonderen — dem Schweizer Entwurfe fehlenden — Artikel (27.) unseres Gegenentwurfes ist sodann die mit Artikel 22. korrespondirende Bestimmung enthalten, dass im Falle von Arglist (dolus) oder grober Fahrlässigkeit (culpa lata) auch für Verspätung ein höherer Schadensersatz gefordert werden kann, als der durch die Art. 25. und 26. normirte. Es entspricht dies der oben (S. 99. 100.) befürworteten Gleichstellung der Ersatzansprüche aus Verlust und Verspätung und bedarf um so mehr des besonderen Ausdrucks, als Art. 427. (letzt. Alin.) D.H.G.B. die die Beschränkungen der Haftpflicht aufhebende Folge der böslichen Handlungsweise nicht auf den Fall der Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung erstreckt. Der für diese Ausnahme

in den Protok. z. D.H.G.B. (S. 5113.) angeführte Grund, dass der Schaden aus der Verspätung nicht in derselben Weise objektiv fixirt werden könne, wie der Schaden aus Verlust und Beschädigung, ist nicht stichhaltig gegenüber dem allgemeinen Rechtssatze, dass jeder Frachtführer den durch dolus und culpa lata von ihm herbeigeführten Schaden voll, also auch über die für Verspätung deklarirte Summe hinaus, zu ersetzen hat. (Vgl. die Motive z. Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 82.)

Artikel 28.

Beschränkung der Haftbarkeit.

[Code de com. Art. 107. — D.H.G.B. Art. 423. 424. 426. — D. Betr. Regl. §§ 65—67. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 32. 33. — Entw. eines Schweiz. Transp. Ges. § 19. — Ungar. H.G. §§ 424. 425. 428. — Codice di com. Art. 87. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 53. Motive S. 82. 83.]

In den allgemeinen Bemerkungen zum vorliegenden Abschnitte (s. oben S. 94—96.) ist die wichtige Frage:

innerhalb welcher Grenzen den Bahnen eine vertragsmässige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht gestattet werden dürfe?

im Hinblick auf die Eigenthümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes, das Monopol der Bahnen einerseits, den Transportzwang und die strenge Haftpflicht andererseits, dahin beantwortet worden, dass es sich weder empfiehlt, den Bahnen derartige Beschränkungen ganz freizustellen, noch, ganz zu verbieten, vielmehr das deutsche System der Beschränkung der Haftpflicht auf gewisse gesetzlich bestimmte Fälle das geeignetste erscheint. Es ist zugleich darauf hingewiesen worden, dass fast alle modernen Frachtrechte (das englische, ungarische, schweizerische etc.) sich diesem Systeme nähern und auch die früher abweichende französische (belgische, italienische etc.) Praxis in neuerer Zeit mehr und mehr daran anschliesst.

Der vorliegende Schweizer Entwurf verkennt diese überall hervortretende, auf einheitliche Annahme des Deutschen Systems gerichtete Tendenz und will im Wesentlichen die Partikularrechte unverändert bestehen lassen. Artikel 28. stellt betreffs der Beschränkung der durch die Art. 18—27. normirten Haftpflicht im Wege der Reglements oder besonderer Vereinbarung nur die drei allgemeinen Grundsätze auf:

1. dass die Zulässigkeit der besonderen Beschränkungen der Haftpflicht nach dem Rechte des Absendungsortes zu beurtheilen ist;
2. dass auf derartige Beschränkungen der Haftpflicht im Frachtbriefe ausdrücklich hingewiesen sein muss;
3. dass die besonderen Beschränkungen der Haftpflicht keine Geltung haben, wenn der Beschädigte nachweist, dass der Schaden durch Verschulden einer der betheiligten Bahnen oder ihrer Leute entstanden ist.

In den Motiven des Entwurfs (s. oben S. 42. 43.) ist die Beschränkung auf diese drei allgemeinen Sätze damit vertheidigt, dass eine spezielle, gleichmässige Normirung der Beschränkungen der Haftpflicht für alle Konventionsstaaten auf zu grosse Schwierigkeiten stossen und zu einer zu weit gehenden Kasuistik führen werde. Zwar seien die Schwierigkeiten nicht zu verkennen, die daraus für den Richter des Ablieferungsortes entstehen würden, dass er nach dem ihm fremden Rechte der Absendungsortes entscheiden müsse. Indess sei zu hoffen (?), dass das Bedürfniss allmählig in jedem einzelnen Staate zu möglichst erschöpfenden Reglements über diese besonderen Beschränkungen der Haftpflicht führen werde, aus denen dann der Richter jedes anderen Konventionsstaates sich die erforderliche Kenntniss über „diese letzten und engsten Grenzen der Privatautonomie" leicht werde verschaffen können.

Die Schwäche dieser Motivirung ist so klar, dass sie einer eingehenden Widerlegung wohl nicht bedarf. Man wird sich gerade hiernach der Ansicht nicht verschliessen können, dass, wenn nicht auch über die besonderen Beschränkungen der Haftpflicht, — dieser Kardinalfrage des ganzen Eisenbahnfrachtrechts, — volle Einheit zu erzielen ist, die internationale Vereinbarung ihren wesentlichsten Zweck verfehlen wird. Soll es jeder Bahn freistehen, nach dem singulären Rechte des Absendungsortes die allgemeinen und internationalen Normen der Haftpflicht durch besondere Vereinbarungen zu beschränken und abzuändern, soll ferner jede folgende, in den Transportvertrag eintretende Bahn diese Beschränkungen zu den ihrigen machen dürfen und endlich der Richter des Ablieferungsortes nach dem ihm fremden Rechte des Absendungsortes hierüber urtheilen müssen, dann erscheint uns die angestrebte Rechtseinheit völlig gestört und der Autonomie der einzelnen Bahnen — in den Grenzen der verschiedensten Landesrechte — unterworfen. Jede Bahn wird alsdann natürlich bemüht sein, soweit ihr eigenes Landesrecht es nur irgend gestattet, durch Reglements und besondere Vereinbarungen die generellen Regeln der internationalen Konvention über die Haftpflicht zu ihren Gunsten derartig zu beschränken und zu durchbrechen, dass dieselben überhaupt illusorisch werden. Das in Rücksicht auf die gegenwärtigen Rechtszustände am dringendsten hervortretende Bedürfniss, die Einheit in den Grundsätzen über Voraussetzungen und Umfang der Haftpflicht, würde somit in einer derartigen internationalen Vereinbarung ganz unbefriedigt bleiben. Die Rechts-Verwirrungen, die man zu beseitigen sucht, würden unverändert fortbestehen. Denn die in den Motiven ausgesprochene Hoffnung, dass jeder Richter sich mit den erschöpfenden und in's Detail gehenden Reglements aller Konventionsstaaten bekannt machen werde, ist doch eine sehr vage. Eine solche Kenntniss kann u. E. wohl keinem Richter zugemuthet werden. Wir können daher nicht dringend genug eine Vereinbarung empfehlen, welche auch für die besonderen Beschränkungen der Haftpflicht spezielle und einheitliche Bestimmungen trifft.

Was nun diese speziellen Bestimmungen anlangt, so glauben wir auch hier wiederum die möglichste Anlehnung an das Deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 424.) und Betriebsreglement (§ 67.) in Vorschlag bringen zu müssen.

Zunächst sind in Artikel 424. D.H.G.B. sechs Kategorien von Vereinbarungen aufgeführt, welche der Bahn zur vertragsmässigen Beschränkung der Haftpflicht gestattet sind. Art. 424. fasst wohl erschöpfend diejenigen Fälle zusammen, in welchen die Versender — hauptsächlich zur Erlangung billigerer Transporte — auf gewisse Sicherheitsvorkehrungen (Verpackung, Bedeckung, Begleitung) oder Funktionen der Bahnorgane (Auf- und Abladen) zu verzichten oder Güter zur Beförderung aufzugeben pflegen, die nach ihrer eigenthümlichen, natürlichen Beschaffenheit (zerbrechliche, rostende, verderbliche, aussergewöhnlich leckende etc. Waaren, lebende Thiere) beim Bahntransport der besonderen Gefahr der Beschädigung ausgesetzt sind (s. oben S. 95). Für die Beibehaltung aller dieser Kategorien spricht, dass sie auf langjährigen, praktischen Erfahrungen im Eisenbahnverkehre beruhen und sich bisher trotz aller Fortschritte der Technik und Industrie nach allen Richtungen hin als völlig ausreichend erwiesen haben[1]); sie sind weder von den Bahnen als zu eng, noch vom Handelsstande als zu weitgehend in begründeter Weise angefochten worden. (Vgl. Protok. z. D.H.G.B. und Motive zum D. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 82. 83.) Es spricht ferner dafür, dass diese Kategorien aus den sorgfältigsten Berathungen sachverständiger Vertreter aller deutschen Staaten (einschliesslich Oesterreichs) hervorgegangen, vom Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen adoptirt und gegenwärtig für alle Bahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, sowie für den gegenseitigen Verkehr dieser Staaten mit Holland, Belgien und den Niederlanden, endlich auch mit der Mehrzahl der russischen Bahnen in Geltung sind. Das Schweizer Transp. Gesetz (Art. 32. 33.), das Ungar. Handelsgesetz (§ 425), der D. Reichs-Eis. Ges. Entw. (§ 53) haben mit unwesentlichen Modifikationen die genannten Kategorien gleichfalls als sachgemäss aufgenommen, so dass in dem grössten Theile der Konventionsstaaten für diese Frage bereits eine einheitliche Basis vorhanden ist.

Sodann regelt Art. 24. die Beweislast dahin:

> dass bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden soll, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der in jenen Vereinbarungen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Gegen diese Präsumtion sind, weil sie zu Gunsten der Bahnen die Interessen des Handelsstandes schwer schädige, die ungerechtfertigsten Angriffe und Abänderungsvorschläge gerichtet worden, die sich im Wesentlichen in drei verschiedenen Richtungen äussern.

Von der einen Seite wird die gänzliche Aufhebung dieser Präsumtion beantragt. Die Eisenbahn könne zwar ihre Haftpflicht für

[1]) Vgl. dagegen Fick bei Goldschmidt XIX. Anl. H. S. 88—90.

die aus gewissen Transportarten entstehenden Gefahren wegbedingen, aber sie müsse, wenn ein Schaden eingetreten, ihrerseits den strikten Nachweis führen, dass er im konkreten Falle wirklich durch diese Art des Transportes entstanden d. h. eine Folge desselben sei. Der Beweis, dass er daraus entstanden sein könne, genüge nicht, er sei zu leicht und allgemein, der specielle Gegenbeweis aber gegen die darauf gegründete Präsumption allzu schwierig und meistens unmöglich. — Indess ist bereits bei den Berathungen des D.H.G.B. mit vollem Rechte hervorgehoben worden, dass ohne diese Präsumption die qu. Beschränkungen der Haftpflicht für die Eisenbahnen ganz illusorisch sein und letztere veranlassen würden, derartige Vereinbarungen und die damit verbundenen Preisermässigungen überhaupt fallen zu lassen (Prot. S. 4796). Da es unmöglich ist, jedes einzelne Gut — insbesondere bei langen, mehrere Länder durchlaufenden Transporten — fortwährend unter spezieller Aufsicht zu halten, so ist es auch unmöglich, den strikten Nachweis (durch Zeugen, Wetterberichte etc.) zu liefern, dass dasselbe im Falle der Beschädigung die betreffende Gefahr wirklich erlitten hat, also z. B. im Falle der Durchnässung, der Verbrennung im unbedeckten Wagen wirklich durch Regen, Funkensprühen Mangels der Bedeckung beschädigt worden ist. Es muss also der Nachweis genügen, dass der Schaden aus dieser Transportart entstehen konnte. Der Vorwurf, dass dieser Nachweis zu allgemein sei, trifft nicht zu. Denn nach Sinn und Wortlaut der Bestimmung ist der Richter durchaus berechtigt, die individuellen Verhältnisse in Betracht zu ziehen und die Bahn verpflichtet, sie ihm darzulegen. Es braucht zwar nicht erwiesen zu sein, dass der Schaden eine absolute Folge der besonderen Transportart sei, wohl aber, dass er mit letzterer im konkreten Falle in erkennbarem Zusammenhange stehe. (Vgl. Entsch. des D. Reichs-Ob. Hand. Ger. XIX. S. 134.) Ergiebt die konkrete Sachlage also das Unzutreffende der Präsumtion, so ist der Richter keineswegs an dieselbe gebunden. Dass aber, nachdem die Bahn den Beweis für die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit des Schadens in Folge der besonderen Transportart soweit geführt, der Gegenbeweis ein schwieriger ist, liegt in der Natur der Sache und findet seine volle Berechtigung in der ausdrücklichen Uebernahme des Risiko's Seitens des Versenders gegen Gewährung billigerer Transportpreise.

Von der anderen Seite wird zu Gunsten der Versender eine Modifikation der im Art. 424. D.H.G.B. aufgestellten Vermuthung verlangt. Sie dürfe in dieser Allgemeinheit nicht bestehen bleiben. Vielmehr seien im Reglement nur die Schäden speziell namhaft zu machen, welche erfahrungsgemäss häufig durch das Unterlassen der fraglichen Vorsichtsmaassregeln entstehen und deren Abwendung gerade durch dieselben z. B. das Bedecken der Wagen bezweckt werde, und nur für diese z. B. das Nasswerden unbedeckt transportirter Waaren sei die Präsumtion auszusprechen. (Vgl. Fick bei Goldschmidt XIX. Anl. H. S. 89. 90. und Entw. eines

Schweiz. Transp. Ges. § 19. ibid. S. 56.) — Das Ungenügende eines solchen Vorschlags liegt jedoch klar auf der Hand. Zunächst ist es unmöglich, alle die Schäden speziell und vollständig aufzuführen, welche aus der Unterlassung gewisser Vorsichtsmaassregeln entstehen können, und würde zu einer ganz unerträglichen Kasuistik führen. Sodann würde, falls ein im Gesetze nicht speziell aufgeführter Schaden aus der betreffenden Transportart wirklich entstanden ist, der Bahn in unbilligster Weise der Beweis abgeschnitten und die Haftpflicht auferlegt werden.

Von dritter Seite endlich wird eine Aenderung der Präsumtion dahin in Vorschlag gebracht, dass die Bahn zuvor die Möglichkeit des eingetretenen Schadens aus der besonderen Gefahr des Transportes:

a) nach den konkreten (Zeit- Witterungs- und sonstigen) Verhältnissen und der Beschaffenheit des Guts,

b) sowie den Mangel jedes bahnseitigen Verschuldens

erweise. (Vgl. § 53. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. und Motive S. 83.) Dass der Bahn, soweit dies sich nicht aus der Sachlage von selbst ergiebt, der Nachweis ad a schon nach der gegenwärtigen Fassung obliegt, ist bereits hervorgehoben und bedarf bei der konstanten Annahme der Gerichte [1]) keines besonderen Ausdrucks im Gesetze. Für das Erforderniss ad b geben die Motive zum D. Reichs-Eis. Ges. Entw. lediglich als Grund an, dass dadurch den Bahnen ihre Beweislast erschwert werden solle. Indess fehlt legislatorisch einem solchen Grunde jede innere Berechtigung. Einerseits ist es überhaupt unbillig, der Bahn einen Negativ-Beweis aufzuerlegen, der erfahrungsgemäss fast niemals erbracht werden kann und somit die qu. Präsumtion ganz illusorisch machen würde. Auch die Motive zum Reichs-Eis. Ges. Entw. weisen an einer andern Stelle (S. 85.) auf die Unmöglichkeit oder doch äusserste Schwierigkeit eines solchen Negativbeweises hin. Andererseits erscheint es aber nicht gerechtfertigt, nachdem der Haftpflicht aus einer besonders gefährlichen Transportart ausdrücklich entsagt und alsdann von der Bahn die Wahrscheinlichkeit, dass der eingetretene Schaden daraus hervorgegangen, nach der konkreten Sachlage dargethan ist, demungeachtet ein Verschulden der Bahn zu präsumiren und von ihr noch den negativen Gegenbeweis, dass ein solches nicht vorliege, zu fordern. Es widerspricht dies sowohl der Billigkeit als den allgemeinen Beweisregeln.

Aus diesen Gründen können wir keinen der drei vorstehend erörterten Vorschläge billigen, befürworten vielmehr die unveränderte Annahme der im Art. 424. aufgestellten Präsumtion in ihrem bisherigen, erprobten Wortlaute. Artikel 28. unseres Gegenentwurfes (Abschn. III.) hat sich hiernach in den Bestimmungen über die Beschränkung der Haftpflicht sowohl hinsichtlich der einzelnen Kategorien von Ausnahmefällen, als der Regelung der Beweislast an die Artikel 423. 424. des D.H.G.B. angeschlossen und zugleich

---

[1]) Vgl. Entsch. des D. Reichs-Ob. Hand. Ger. XV. S. 85. XVII. S. 304. XIX. S. 134.

die Vorschrift des Art. 426. D.H.G.B. und § 67. Nr. 8. D. Betr. Regl. über den Normalsatz für Verlust an Gewicht oder Maass bei Gütern, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit in der Regel einen solchen beim Transport erleiden, als praktisch bewährt hier aufgenommen. Desgleichen ist selbstverständlich der Grundsatz aufrecht erhalten, dass eine Befreiung von der Haftpflicht nicht geltend gemacht werden kann, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist. (Vergl. § 53. 54. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. Motive S. 82.—84., Art. 32. Schweiz. Transp.-Ges.)

Auf einen wesentlichen Unterschied müssen wir jedoch noch aufmerksam machen: Während nämlich Art. 424. D.H.G.B. den Bahnen die bezüglichen Beschränkungen der Haftpflicht im Vertragswege nur freistellt, empfiehlt es sich im Interesse der Einheitlichkeit, diese Beschränkungen nach Maassgabe des § 67. D. Betr. Reglem. und § 53. D. R. Eis. Ges. Entw. gesetzlich zu generalisiren d. h. zu allgemeinen, gesetzlichen Beschränkungen derartig zu erheben, dass keine Eisenbahn der Konventionsstaaten unter das Maass dieser Beschränkungen herabgehen darf. Denn nur durch eine solche gleichmässige Beschränkung der Haftpflicht kann dem Eisenbahnfrachtrechte fortan die volle Einheit gesichert werden.

Den weiteren Abänderungen des Art. 424. D.H.G.B. welche § 53. D. R. Eis. Ges. Entw. vorschlägt, haben wir dagegen nicht beitreten können. Dass den Bahnen die frachtfreie Rückbeförderung beschädigten Gutes bezw. Nachbeförderung von Ersatztheilen für dasselbe gesetzlich auferlegt werden soll, erscheint nicht gerechtfertigt. Der Grund, dass viele Bahnen in solchen Fällen aus Koulanz Frachtfreiheit zu gewähren pflegen, genügt gewiss nicht, um diese nach der konkreten Sachlage und billigem Ermessen ausgeübte Koulanz in eine gesetzliche Zwangs-Pflicht zu verwandeln. — Ebensowenig erscheint es opportun, speziell für die Bestimmungen über die Beschränkung der Haftpflicht das Prinzip der freien Beweiswürdigung aufzustellen. Entweder muss dies allgemein für das Eisenbahnfrachtrecht überhaupt geschehen oder auch hier unterbleiben. (S. unten S. 135.)

Abschnitt V.

Untergang der Entschädigungsforderungen durch Versäumniss der Reklamation oder durch Verjährung.

Artikel 29.

Versäumniss der Reklamation bei Ablieferung des Gutes.

[Code de com. Art. 105. — D.H.G.B. Art. 408. 428. — D. Betr. Regl. § 64. Al. 4. § 69. Al. 2.. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 45. 46. — Holländ. H.G.B. Art. 93. — Ungar. H.G. § 410. — Codice di com. Art. 84. — D. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 46. u. Mot. S. 77. 78.]

Artikel 29. des Schweizer Entwurfs enthält den im französischen und deutschen Frachtrechte übereinstimmenden Grundsatz:

dass durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer (die Eisenbahn) erlischt. (Art. 105. Code de com. Art. 408. D.H.G.B.)

Dieses Prinzip ist in alle modernen Frachtrechte übergegangen. (Vgl. Codice di com. Art. 84. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 45. 46. — Holländ. H.G.B. Art. 93. — Ungar. H.G. § 410. etc.) Das Gesetz will, dass der Frachtführer, welcher ein grosses und berechtigtes Interesse daran hat, dass das von ihm ausgeführte Transportgeschäft alsbald zur definitiven Erledigung kommt, gegen jeden Anspruch aus dem Transporte regelmässig schon dann geschützt sein soll, wenn eine thatsächliche Billigung des ausgeführten Transportes stattgefunden hat. Eine solche sieht das Gesetz in der Annahme des Guts und Zahlung der Fracht d. h. in beiden Momenten vereint und nach beendetem Transporte. Die Annahme des Gutes für sich allein lässt daher einen begründeten Schluss auf Billigung des ausgeführten Transportes nicht zu. Daher ist bei Frankirung bezw. Vorausbezahlung der Fracht diese Vorschrift nicht anwendbar[1]).

Nach den Schweizer Vorschlägen wird der in Rede stehende Grundsatz jedoch in folgenden Punkten beschränkt bezw. präcisirt. Das darin ausgesprochene Präjudiz soll nur statthaben:

1. bei Zahlung aller auf dem Frachtgute haftenden Forderungen;
2. bei Annahme ohne ausdrücklichen Vorbehalt;

und überhaupt nicht eintreten:

3. bei nachträglicher, rechtzeitiger Feststellung und Meldung äusserlich nicht erkennbarer Mängel;
4. bei nachträglicher, rechtzeitiger Meldung von Ansprüchen aus der Verspätung;
5. bei Arglist (dolus) und grober Fahrlässigkeit (culpa lata).

Es wird der näheren Erörterung bedürfen, in wie weit diese Vorschläge annehmbar erscheinen.

1. Was den ersten Punkt betrifft, so verlangt Art. 105. Code de com. und Art. 408. D.H.G.B. nur Bezahlung der „Fracht." Indess ist dieser Begriff bisher übereinstimmend von der französischen und deutschen Praxis mit den auf dem Gute haftenden, aus dem Frachtverhältnisse sich überhaupt ergebenden Forderungen identificirt worden. (Vgl. Prot. z. D.H.G.B. S. 823; Fick bei Goldschmidt XIX. Anl. H. S. 109.; Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 46.) Der Aufnahme der vorgeschlagenen, deutlicheren Fassung stehen also Bedenken nicht entgegen.

2. Um so weniger ist der zweite Vorschlag zu empfehlen. Denn aus der Beifügung der Worte „ohne ausdrücklichen Vorbehalt" folgt e contrario, dass bei der Annahme „mit ausdrücklichem Vorbehalt" — gleichviel welcher Art und Form — das Präjudiz

---

[1]) Vgl. Entsch. des Deutsch. Reichs-Ob. Hand. Ger. v. 22. Mai 1874 XIII. S. 415. u. des französ. Kassat. Hofes v. 21. Nov. 1871 (D. 71. 1. 295.). — Dagegen irrthümlich die Motive zum D. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 77.

nicht eintreten d. h. der Anspruch **nicht** erlöschen soll. Eine solche Bestimmung würde aber der Absicht des Gesetzes durchaus widersprechen und die Frage, ob ein Vorbehalt bei der Annahme überhaupt bezw. in welcher Form gestattet ist, unrichtig entscheiden.

Schon bei der Berathung des D.H.G.B. wurde der Antrag, dem Empfänger die Befugniss zu ertheilen, das Gut unter Vorbehalt anzunehmen, abgelehnt, weil der Empfänger verhindert werden sollte, ohne Anlass unter allgemeinen Vorwänden die Waare nur mit Protest anzunehmen und die Geltendmachung von Ansprüchen sich bis auf Weiteres vorzubehalten. (Prot. D.H.G.B. S. 830.) Durch derartige willkürliche und **einseitige** Vorbehalte sollte die Lage des Frachtführers nicht unberechtigt erschwert und die gesetzliche Wirkung der Annahme und Zahlung nicht unterdrückt werden können. (Mot. z. Reichs-Eis. Ges. Entw. S. 77.) Auch ist mit gutem Grunde gegen einen solchen einseitigen Vorbehalt das rechtliche Bedenken erhoben worden, dass er als protestatio facto contraria eine Wirkung zum Nachtheile des Frachtführers nicht ausüben könne. (v. Hahn, Kom. z. Art. 408. D.H.G.B. II. S. 484.).

Dagegen ist durch Art. 105. C. d. c. Art. 408. D.H.G.B. ein **gegenseitiges** Uebereinkommen zwischen Empfänger und Frachtführer nicht ausgeschlossen, wonach das Gut zwar angenommen, aber unter Wegfall des Präjudizes die erhobenen Ansprüche erst später zum Austrage gebracht werden sollen. (Prot. z. D.H.G.B. S. 830.) Dass nur ein derartiger, vertragsmässiger Vorbehalt zulässig, wird in der neueren Theorie und Praxis fast ausnahmslos angenommen[1]). Hierfür bedarf es aber keines besonderen Ausdrucks im Gesetze, da die vertragsmässige Abänderung des Präjudizes bezw. der freiwillige Verzicht des Frachtführers auf die sich aus der Annahme ergebenden gesetzlichen Wirkungen zu Gunsten des Empfängers nirgends verboten ist. Ebensowenig erscheint es zweckmässig, für die Form des vertragsmässigen Vorbehaltes bestimmte Vorschriften zu erlassen. Denn es stösst dies — wie die Mot. z. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. zutreffend bemerken — auf nicht zu beseitigende Hindernisse, da die durch die Bahn zugeführten Güter, bei welchen vorzugsweise zu Vorbehalten sich Anlass bietet, nicht immer durch Personen begleitet werden, welchen die Prüfung, ob den formellen Erfordernissen entsprochen sei, überlassen werden könnte. Sonach liegt kein Grund vor, die Fassung des Art. 105. C. d. c. und Art. 408. D.H.G.B. einer Aenderung zu unterwerfen. Vielmehr kann es wie bisher lediglich den Gerichten überlassen werden, nach der konkreten Sachlage festzustellen, ob das Präjudiz als durch Uebereinkunft resp. vertragsmässigen Vorbehalt der Parteien aufgehoben anzusehen ist, oder nicht.

3. Dass **drittens** der Anspruch bei äusserlich nicht erkenn-

---

[1]) Entsch. des französ. Kassat. Hofes v. 30. Jan. 1872. (D. 72. 1. 335.) cfr. Dreyer bei Goldschm. XX. S. 272. — Entsch. des Deutsch. Reichs-Ob. Hand. Ger. I. S. 182. Vgl. C. F. Koch, Kom. z. Art. 408., Wolff, Centr. Org. N. F. III. S. 316., W. Koch bei Goldschmidt VIII. S. 475.

baren Mängeln nicht schon bei der Annahme erlischt, ist eine gerechtfertigte Ausnahme [1]). Um jedoch auch für diesen Fall die Zeit der Geltendmachung des Anspruches zu begrenzen, bestimmt Art. 408. D.H.G.B., dass die Feststellung des Schadens ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und bewiesen sein muss, dass derselbe während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist. Zugleich gestattet Art. 428. D.H.G.B. den Eisenbahnen, für die Anbringung dieser nachträglichen Reklamationen eine Frist vorzuschreiben, welche § 64. Al. 4. D. Betr. Regl. auf 4 Wochen normirt [2]). Diese an sich ganz zweckmässigen und bewährten Bestimmungen will Art. 29. Schweiz. Entw. in zwei Punkten modificiren. Einerseits soll — wie die Bezugnahme auf Art. 14. des Entw. ergiebt, — die Frist zur Schadensfeststellung und Reklamation auf nur 8 Tage bemessen werden, eine Frist, die von uns schon oben (S. 81.) im Interesse des Publikums als zu kurz und rigoros bezeichnet worden ist. Andererseits wird vorausgesetzt, dass die Entdeckung, „sobald es nach dem ordnungsmässigen Geschäftsgange möglich war," erfolgt sei. (Ebenso nach § 46. D. Reichs-Eis. Ges. Entw.) Wir möchten uns jedoch auch gegen diese Abänderung des Art. 408. im Interesse der Betheiligten aussprechen. Denn unzweifelhaft würde sie in den meisten Reklamationsfällen zu grossen Streitigkeiten und Beweiserhebungen über den „ordnungsmässigen Geschäftsgang" führen. U. E. genügt vielmehr die vierwöchentliche Frist von der Ablieferung ab als Zeitgrenze für die Feststellung und Anmeldung des Schadens vollkommen, wie dies in § 64. Al. 4. D. Betr. Regl. vorgeschrieben.

4. Auch die **viertens** aus § 69. des D. Betr. Regl. entlehnte Bestimmung, dass Ansprüche aus Versäumniss der Lieferzeit nicht sofort, sondern erst 8 Tage nach der Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht erlöschen, erscheint billig und begründet, zumal der Empfänger nicht immer in der Lage ist, diesen Anspruch unverzüglich bei der Ablieferung prüfen und erheben zu können. Die vierwöchentliche Frist aber, welche der D. Reichs-Eis. Ges. Entw. auch für die Geltendmachung **dieses** Anspruches vorschlägt, ist in Rücksicht auf die einfache Prüfung viel zu lang.

5. Es ist **fünftens** im Anschluss an Art. 45. Nr. 3. des Schweiz. Transp. Ges. vorgeschlagen, dass auch der nachträgliche Beweis einer dolus oder einer culpa lata des Frachtführers die Folgen der Annahme und Zahlung abwenden soll [3]). Das D.H.G.B. enthält zwar eine solche Ausnahme von der Regel des Art. 408. Al. 1 nicht ausdrücklich. Indess erscheint es doch in Rücksicht auf die Bestim-

---

1) Vgl. die Erk. des französ. Kassat. Hofes bei Dreyer a. a. O. S. 272. Note 66.; ferner Art. 408. Al. 2. D.H.G.B. — Art. 93. Al. 2. Holländ. H.G.B. — Art. 45. Nr. 2. Schwz. Transp. Ges. — § 410. Al. 2. ungar. H.G. — § 46. Nr. 2. D. Reichs-Eis. Ges. Entw.

2) Holland: 2 Tage; Schweiz: 30 Tage; Ungarn: 4 Wochen; ebenso Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw.

3) Vgl. Fick bei Goldschmidt XIX. S. 112. 113.

mungen des Art. 408. Al. 3., Art. 386. Al. 4. Art. 424. Al. 3., Art. 427. Al. 2., sowie nach allgemeinen Rechtsregeln unzweifelhaft, dass auch nach dem System des D.H.G.B. der Nachweis „böslicher Handlungsweise“ bezw. des nach unserem obigen (S. 109. ff.) Vorschlage nunmehr an ihre Stelle tretenden „dolus und culpa lata“ das Präjudiz aufzuheben geeignet ist. Auch die französische Rechtsprechung erklärt Art. 105. Code de com. in diesem Falle nicht für anwendbar [1]); ebenso § 46. Nr. 3. des Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. Hiernach ist gegen diese Neuerung des Schweiz. Entwurfs nichts einzuwenden.

Artikel 29. unseres Gegenentwurfes entspricht den vorstehenden Ausführungen und stellt dem Art. 105. C. d. c. Art. 408. D.H.G.B. gemäss das Prinzip auf, dass — abgesehen von den vorerwähnten Ausnahmen — durch Annahme und Zahlung jeder Anspruch aus dem Frachtverhältnisse erlischt, nicht bloss Ansprüche wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung (wie nach Art. 29. Schweiz. Entw.). Vgl. oben S. 87. 89. Dass diese Folge gegenüber allen am Transporte betheiligten Bahnen eintritt, ist zur Beseitigung jeden Zweifels nach Analogie des § 46. Al. 1. D. Reichs-Eis. Ges. Entw. ausdrücklich hervorgehoben.

Artikel 30.

Wirkung des Untergangs der Entschädigungsansprüche durch Versäumniss der Reklamation.

Die Folgerung, welche Artikel 30. des Schweizer Entwurfs aus dem vorhergehenden Artikel zieht:

> dass Ansprüche, welche nach Art. 29. erloschen sind, weder im Wege einer Klage oder Widerklage, noch in dem einer Einrede geltend gemacht werden können,

ist an sich selbstverständlich und findet sich daher in keinem der neueren Frachtrechte besonders ausgesprochen. Indess erscheint es in Rücksicht auf die Verschiedenheit der einzelnen Civil- und Prozessrechte ganz zweckmässig, die materiellen und prozessualischen Wirkungen, welche sich aus der Vorschrift des Art. 29. ergeben, in einheitlicher Form hier speziell hervorzuheben.

Art. 30. ist daher mit der Modifikation, dass statt „Entschädigungsansprüche“ allgemein „Ansprüche“ gesagt ist, in unsern Gegenentwurf aufgenommen.

Artikel 31.

Verjährung.

[Code de com. Art. 108. — D.H.G.B. Art. 408. Al. 3. und Art. 386. — D. Betr. Regl. § 64. Al. 5. § 69. Al. 2. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 49. — Holländ. H.G.B. Art. 95. — Ungar. H.G. § 410. Al. 3. § 390. — Codice di com. Art. 88. — Deutsch. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 67. Motive S. 89.]

Die Grundsätze des Schweizer Entwurfs über den Umfang, die Dauer, den Beginn und die Unterbrechung der Verjährung

[1]) Erk. des Kassat. Hofes v. 6. Mai 1872. (D. 72. 1. 168.) Dreyer a. a. O. S. 272.

weichen in mehreren Punkten nicht unwesentlich von den bestehenden Frachtrechten ab und bedürfen daher einer näheren Erörterung:

1. Der Umfang der Verjährung erstreckt sich nach französ. und italien. Recht nur auf Ansprüche aus Verlust und Beschädigung, nach deutsch., ungar., schweiz. und holländ. Rechte aber auch auf Ansprüche aus der Verspätung. Letzterem hat sich auch der Schweizer Entwurf angeschlossen. Unser Vorschlag im Gegenentwurfe ist jedoch im Einklang mit § 67. Al. 1. des D. Reichs-Eis. Ges. Entw. noch weiter gehend und aus den oben S. 87. 89. bereits angeführten Gründen dahin gerichtet, die Verjährungsvorschriften überhaupt auf alle Ansprüche aus dem Frachtverhältnisse auszudehnen, und zwar gleichmässig auf Klage und Einrede.

2. Die Dauer der Verjährung beträgt nach französ., italien. und holländ. Rechte 6 Monate für das Inland, 1 Jahr für das Ausland, nach deutsch., ungar. und schweizer. Rechte überall 1 Jahr. Die Schwierigkeiten der Unterscheidung zwischen in- und ausländischen Sendungen, namentlich bei zusammengesetzten Transporten oder veränderten Routen, sowie die steigende Ausdehnung des internationalen Verkehrs lassen aber die allgemeine Einführung einer einjährigen Verjährungsdauer begründet erscheinen. Der Gegenentwurf hat dieselbe daher in Uebereinstimmung mit dem Schweizer und dem D. Reichs-Eis. Ges. Entw. aufgenommen.

Bei dolus soll nach sämmtlichen Frachtrechten nicht die einjährige, sondern die allgemeine landesgesetzliche Verjährungsfrist Platz greifen. Der Schweizer Entwurf will jedoch nach Maassgabe des Art. 49. Al. 5. des Schweiz. Transp. Ges. für dolus, culpa lata etc. (Art. 29. Nr. 1.) eine fünfjährige Dauer einführen. Wir möchten in Rücksicht auf die verschiedentliche Dauer der landesgesetzlichen Fristen für dolus diese Bestimmung zwar im Interesse der Einheitlichkeit und der Gleichförmigkeit des Regresses empfehlen, halten aber für culpa lata die überall bestehende einjährige Frist für durchaus genügend.

3. Für den Beginn der Verjährung haben die modernen Frachtrechte — um dem Frachtführer gegenüber seiner strengen Haftpflicht eine strikte und kurze Verjährungsfrist zu sichern — das Prinzip festgehalten, dass dieselbe weder vom Tage der Wissenschaft (a die scientiae), noch der Entstehung der Forderung, sondern von bestimmten, thatsächlichen Momenten ihren Anfang nehmen soll. Aus diesem Grunde ist in allen Rechten und damit konform auch im Schweizer Entwurfe vorgeschrieben:

> dass die Verjährung im Falle der Beschädigung (oder Verminderung) mit dem Tage der Ablieferung, im Falle des gänzlichen Verlustes mit dem Tage des Ablaufs der Lieferfrist beginnt.

Für den Fall der Verspätung enthält das französ. und italien. Recht keine Bestimmung. Das deutsch., ungar. und holländ. Recht nehmen, wie bei Beschädigung, den Tag der Ablieferung als Anfangsmoment an, dagegen der Schweizer Entwurf im Einklang mit

Art. 49. des Schweiz. Transp. Ges., wie bei gänzlichem Verlust, den Tag des Ablaufs der Lieferfrist. Die Gründe jedoch, welche von Fick a. a. O. S. 118. für diese Neuerung angeführt werden, sind nicht stichhaltig. Es ist anscheinend die wichtige Vorschrift des Art. 19. Entw. ganz übersehen, wonach ein 4 Wochen (resp. 30 Tage) über die Lieferfrist verspätetes Gut als verloren gilt, mithin auch betreffs der Verjährung als solches zu behandeln ist. Für derartig verspätete Güter beginnt also die Verjährung mit dem Lieferfristablauf, wie bei gänzlichem Verlust. Für Güter aber, welche zwar verspätet, aber noch innerhalb jener 4wöchentlichen Frist eintreffen, ist, wie bei Beschädigung, der Tag der Ablieferung entscheidend. Hiernach kann der Kläger bei gänzlichem Verluste niemals schlechter gestellt sein, als bei Verspätung des Gutes.

Der Gegenentwurf hat sich daher hinsichtlich des Beginns der Verjährung in Uebereinstimmung mit § 67. des Reichs-Eis. Ges. Entw. vollständig an das bestehende deutsche, ungar. und holländ. Recht angeschlossen.

4. Ueber die Unterbrechung der Verjährung fehlen sowohl dem französ. als auch dem deutschen Frachtrechte besondere Bestimmungen. Indess erscheint auch hier im Interesse der Einheitlichkeit der Verjährungsvorschriften und insbesondere der Regressnahme eine übereinstimmende Regelung dringend wünschenswerth. Aus dem Art. 31. des Schweizer Entwurfs kann zunächst das Anerkenntniss als eine allen neueren Civilrechten eigene Unterbrechungsart angenommen werden. Dagegen sind Vergleich und Urtheil keine Unterbrechungsarten, sondern schaffen unter Aufhebung des bisherigen Anspruchs einen neuen, selbstständigen Klagegrund. Ferner wird für die Anmeldung der Klage aus den schon oben S. 73. angeführten Gründen passender die Behändigung der Klage[1]) zu wählen sein. Endlich ist aus § 14. des Deutsch. Reichspostgesetzes vom 28. October 1871 ganz zweckmässig die Reklamation bei der kompetenten Bahnverwaltung als Unterbrechungsart entlehnt. Dass die Reklamation, wie der D. Reichs-Eis. Ges. Entw. § 67. vorschlägt, abweichend vom Postgesetze nur ein Ruhen der Frist zur Folge haben soll, vermögen wir im Interesse der Reklamanten nicht zu billigen. Denn die Reklamation kann ja gemäss Art. 29. nur innerhalb 4 Wochen nach der Ablieferung, später allein auf Grund eines vertragsmässigen Vorbehalts erfolgen. In beiden Fällen hat es alsdann die Bahn in ihrer Hand, den Bescheid möglichst zu beschleunigen. Die Remonstration gegen einen ablehnenden Bescheid aber hat auf den weiteren Verlauf der Verjährung keinen Einfluss. Die hiervon abweichende Vorschrift des Alin. 4. Art. 31 des Schweizer Entwurfs, wonach dem ablehnenden Bescheide eine neue fünfjährige Verjährungsfrist folgen soll, erscheint nicht motivirt. Es liegt kein Grund vor, von der gewöhnlichen Verjährungsfrist abzugehen.

---

[1]) Wie im französischen und badischen Rechte. Vergl. Entsch. des R.O.H.G. 12. S. 135.

Abschnitt VI.
Rückgriff der Bahnen unter einander.
Artikel 32—38.

[D.H.G.B. Art. 401. 412. 429. — D. Betr. Regl. § 62. — Ungar. H.G. § 403. 414. 431. — Schweiz. Transp. Ges. Art. 35. 36. 38. 39. — Uebereinkommen zum Betr. Regl. des Vereins Deutsch. Eisenb. Verwalt. v. 1. Juni 1876. Art. 16—18.]

Es ist oben S. 82. 83. bereits erörtert, dass die Bestimmung des Art. 16., wonach dem Empfänger oder Versender nicht alle am Transporte betheiligte Bahnen, sondern allein die Absendungs- und die Ablieferungsbahn haften, eine exceptionelle ist und lediglich dem Zwecke dient, dem Berechtigten wenige, aber bestimmt und unbedingt Verpflichtete gegenüberzustellen. Die Regresspflicht der Bahnen untereinander wird also von dieser Bestimmung nicht berührt. Betreffs der Regresspflicht bemerken vielmehr die Motive des Schweiz. Entwurfs S. 40. mit Recht, dass, wenn überhaupt die Ablieferungsbahn bezw. Absendungsbahn dazu verpflichtet werden soll, für Fehler und Zufälle, die nicht auf ihrer Strecke, ja nicht einmal innerhalb des Staates, dem sie angehört, vorgekommen sind, die Verantwortung zu übernehmen, sich dies mit den Anforderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit nur verträgt, wenn dieselbe Vereinbarung, die ihr eine solche Verpflichtung auferlegt, ihr auch genügende Garantien für Geltendmachung ihres Rückgriffrechtes gewährt. Am schlagendsten trete die Nothwendigkeit für eine einheitliche Normirung desselben in dem Falle (S. 83. 84.) hervor, wo der Ablieferungsbahn die Verantwortung für einen Transport zugemuthet werde, von dem sie möglicherweise gar nichts erfahren hatte. Wollte man von den verschiedenen Landesgesetzen das Regressrecht der ersatzleistenden Bahn abhängig machen, so würde dasselbe einer durchaus ungleichen Behandlung unterliegen und in vielen Fällen ganz illusorisch werden.

Aus diesen Gründen umfassen die Art. 32.—38. des Schweizer Entwurfs die materielle und prozessualische Regelung des Regressverfahrens der Bahnen unter einander.

In materieller Beziehung

ist der Grundsatz als maassgebend hingestellt, dass diejenige Bahn den Schaden vertreten muss, welche den Frachtvertrag nicht erfüllt hat, und — wo dies nicht zu ermitteln — sämmtliche am Transporte betheiligten Bahnen, auf welchen der Fehler oder Unfall überhaupt entstanden sein kann, gewissermassen als eine solidarisch haftende Transportgesellschaft für den Schadensersatz gemeinschaftlich aufzukommen haben, und zwar nach dem Verhältnisse der berührten Strecken. Diesem Grundsatze entsprechend bestimmt:

Art. 32.: Die Bahn, welche Ersatz zu leisten hat und den Nachweis erbringt, dass der Fehler oder Unfall nicht auf ihrer Strecke vorgekommen sein könne, kann sich vorwärts bezw. rückwärts an die nächstbetheiligte Bahn halten, und ebenso jede folgende bis zu derjenigen, auf deren Strecke der Fehler oder Unfall vorgekommen ist.

Art. 33.: Kann die ersatzpflichtige Bahn diesen Nachweis nicht erbringen, kann aber auch ihr gegenüber der Nachweis nicht erbracht werden, dass der Fehler oder Unfall auf ihrer Strecke vorgekommen, so ist die Ersatzsumme auf sämmtliche Bahnen, auf denen der Fehler oder Unfall überhaupt vorgekommen sein kann, nach der Länge der betheiligten Strecken zu repartiren.

Art. 34.: Ist der Schaden durch das Zusammentreffen von Fehlern einiger der betheiligten Bahnen entstanden, so haben nur diese die Ersatzsumme nach Maassgabe der Grösse ihres Verschuldens und eventuell nach Verhältniss der betheiligten Strecken zu erstatten.

Bei diesen Artikeln, deren Prinzip als richtig anzuerkennen ist, möchten wir jedoch folgende Modifikationen in Vorschlag bringen. Zunächst muss u. E. nach allgemeinen Regressregeln die regressnehmende Bahn den Ersatz bereits geleistet haben, bevor sie sich an ihre Vorgänger halten darf. Es wird daher in den Art. 32. bis 34. überall für „Schadenersatz zu leisten hat" zu sagen sein: „Schadenersatz geleistet hat." — Sodann ist es legislatorisch nicht richtig und opportun, der regressnehmenden Bahn den schwierigen und meist unmöglichen Negativ-Beweis aufzuerlegen, dass der Fehler oder Unfall nicht auf ihrer Strecke vorgekommen sein könne. Es empfiehlt sich vielmehr, dafür den positiven Nachweis zu erfordern, dass der Fehler etc. schon vor bezw. bei dem Uebergang auf ihre Strecke vorhanden gewesen ist. — Ferner entspricht es zwar den strengen Normen der Haftpflicht des Frachtführers, dass derselbe auch für Zufall (Unfälle) haftet. Indess rechtfertigt die Annahme einer gewissen Solidarität oder besser Societät der am Transporte betheiligten Bahnen für die Regresspflicht wohl den Vorschlag, dass nur Verschulden zur alleinigen Uebernahme des Schadenersatzes verpflichten, dagegen Zufall von allen betheiligten Bahnen gemeinschaftlich getragen werden soll. In den bezüglichen Vereinbarungen des Vereins Deutsch. Eisenb. Verwaltung. ist wenigstens dieses Prinzip stets festgehalten worden. (Vgl. d. cit. Uebereink. v. 1. Juni 1876. Art. 16—18.) — Endlich erscheint es wünschenswerth, auch für die Fälle des Art. 34. nicht die schwer zu bemessende Grösse des Verschuldens, sondern lediglich der Transportstrecken als Maassstab für die Repartition anzunehmen, sowie Alin. 2. des Art. 34. als nur auf einen Spezialfall bezüglich ganz zu streichen.

In prozessualischer Beziehung

ist es oben bei Art. 16. (S. 88.) im Interesse der Einheitlichkeit als unbedingt nothwendig erachtet worden, dass für alle Regressansprüche ausschliesslich dasjenige Gericht für kompetent erklärt wird, welches für die Hauptforderung gemäss Artikel 16. zuständig ist. Mit Recht führen die Motive (S. 40. 41.) dafür an: „es wäre anderenfalls insbesondere bei der Möglichkeit einer verschiedenen Gesetzesauslegung der obersten Landesgerichte die Gefahr unvermeidlich, dass eine Bahn wegen irgend welcher Vorgänge, die auf einer andern Bahn eines andern Staates vorgekommen sind, verurtheilt werde, ohne sich dafür im Rückgriffswege wieder erholen zu können." Der Schweizer Entwurf giebt jedoch diesem Gedanken sowohl in Artikel 17., wie in Artikel 36. Ausdruck, so dass sich u. E. einer von beiden Artikeln wohl als überflüssig erweisen dürfte. — Daran knüpft sich sodann ganz konsequent die Bestimmung des Art. 38., dass jede rechtskräftige Entscheidung eines nach der internationalen Vereinbarung kompetenten Gerichtes in allen Konventionsstaaten als vollziehbar anzuerkennen ist. — Mit gutem Grunde beschränkt sich der Schweizer Entwurf auf diese Vorschriften über das Prozessverfahren. Denn ein weiteres Eingreifen in die verschiedenen Prozesssysteme, als es zwecks der Herstellung einer übereinstimmenden Rechtsprechung im Haupt- und Regressprozesse unbedingt geboten ist, würde mit den grössten Schwierigkeiten und Weiterungen verknüpft sein. Daher können wir auch der Vorschrift des Art. 37. durchaus beipflichten, welche das prozessualische Verfahren bei Regressklagen einschliesslich der Streitverkündung dem für das kompetente Gericht maassgebenden Einzelrechte zuweist.

Dass die Bahnen den Regress unter sich im Wege freier Vereinbarung auch abweichend von den vorstehenden materiellen und prozessualischen Bestimmungen regeln können (Art. 35.), bedarf als selbstverständlich eigentlich keines besonderen Ausdrucks im Gesetze. Jedenfalls gehört aber dieser Artikel nicht in die Mitte, sondern passender an den Schluss der Vorschriften über das Regressverfahren. Hierbei wird der Wunsch nicht ungerechtfertigt erscheinen, überhaupt an Stelle eines prozessualischen Regressverfahrens ein schiedsrichterliches Regulirungsverfahren der Regressansprüche nach Maassgabe der Art. 16—18. des Uebereinkommens des Vereins Deutsch. Eisenb. Verw. vom 1. Juni 1876. treten zu lassen. Die Urtheile würden alsdann von Sachkundigen gefällt und alle Prozesskosten vermieden werden.

Abschnitt VII.

Personentransport. Gepäcktransport. Personenhaftpflicht.

Bei der Erörterung der allgemeinen Prinzipien des Schweizer Entwurfs (S. 54. 55.) musste es als ein wesentlicher Mangel bezeichnet werden, dass materiellrechtliche Bestimmungen über den Personen- und Gepäcktransport sowie über die Personenhaftpflicht dem Entwurfe

gänzlich fehlen. Es ist zwar zuzugeben, dass der internationale Personenverkehr von geringerer Bedeutung ist, als der internationale Güterverkehr und daher die einheitliche Regelung des ersteren sich noch nicht zu einem so dringenden Bedürfnisse gestaltet hat, wie die des letzteren, auch in vielen Beziehungen — weil rein polizeilicher Natur — lediglich den Betriebsreglements der Einzelstaaten überlassen werden kann. Indess sind doch auch auf diesem Gebiete einige Rechtsverhältnisse, wie insbesondere die Entschädigungsansprüche bei verspäteter Ankunft und Abfahrt der Züge, ferner bei Verlust und Beschädigung des Gepäcks, endlich bei Tödtung und Körperverletzung von so wesentlicher und allgemeiner Bedeutung, dass es in hohem Grade inopportun wäre, die sich jetzt bietende Gelegenheit, auch in diesen Beziehungen Einheit zu schaffen, ungenützt vorüber gehen zu lassen.

Der Gegenentwurf hat daher ohne weitere Artikelfolge in seinem letzten Abschnitte (VII) eine Anzahl prinzipieller Vorschriften über den Personentransport, den Gepäcktransport und die Personenhaftpflicht in Vorschlag gebracht, welche an den entsprechenden Stellen in den Entwurf einzureihen sein würden. Diese Vorschriften sind keineswegs erschöpfend, sondern nur dazu bestimmt, im Allgemeinen auf diejenigen Lücken des Schweizer Entwurfs hinzuweisen, deren Ergänzung im Interesse des Verkehrs wünschenswerth und erforderlich erscheint.

a.

Für den Personentransport

sind die Bedingungen, unter welchen die Eisenbahn zur Uebernahme verpflichtet ist, bereits im Art. 1. des Entw. im Verein mit den analogen Bedingungen für den Gütertransport aufgestellt. Im Uebrigen sind hier mit unerheblichen Modifikationen § 26. des D. R.-Eis. Ges. Entw. und die Art. 4.—6. des Schweiz. Transp. Ges. zur Richtschnur genommen. Darnach ist, weil der Personenverkehr in ganz überwiegender Weise ein lokaler ist und daher seine Regelung in den meisten Beziehungen zweckmässiger der Autonomie kleinerer Gebiete überlassen bleibt, auch vielfach nur polizeilicher Natur ist, die Feststellung der den Personentransport betreffenden Bestimmungen in der Hauptsache den Betriebsreglements anheimgegeben. (Alin. 4.) Nur für die Schadensersatzpflicht bei verspäteter Ankunft oder Abfahrt der Züge sind besondere, einheitliche Vorschriften vorgeschlagen. Dass Verspätungen selbst bei den vollkommensten technischen und administrativen Einrichtungen in Rücksicht auf die Natur des Bahnbetriebs nicht ganz zu vermeiden sind, bedarf keiner Motivirung. Auch kann bei nur geringen Verspätungen angenommen werden, dass dem Reisenden dadurch kein irgend erheblicher oder nachweisbarer Schaden entsteht. Daher ist der Satz, dass verspätete Ankunft oder Abfahrt der Züge in der Regel keinen Anspruch gegen die Eisenbahn begründen, aus § 21. des Deutsch. Betr. Reglem.

zwar übernommen. Indess erscheint es doch aus den in den Motiven des D. R.-Eis. Ges. Entw. (a. a. O. S. 71.) zutreffend angeführten Gründen billig und gerechtfertigt, ausnahmsweise dem Reisenden für gewisse Fälle der Verspätung, in welchen er unverschuldet eine schädliche Verzögerung erleidet oder den Zweck seiner Reise ersichtlich ganz verfehlt, eine Remedur angedeihen zu lassen.

Im Alinea 1. hat der Gegenentwurf diese aus der Erfahrung gebildeten Fälle in 3 Sätze zusammengefasst. Hiervon entspricht:

Nr. 1. dem § 26. Nr. 2. D. R. Eis. Ges. Entw. u. Art. 4. Nr. 2. Schweiz. Transp. Ges.
Nr. 2. dem § 26. Nr. 1. „ „ „ „ „ „ Art. 4. Nr. 4. „ „ „
Nr. 3. dem § 26. Nr. 3. „ „ „ „ „ „ Art. 4. Nr. 1. „ „ „

Alinea 2. giebt sodann dem auch für den Gütertransport allgemein anerkannten Prinzipe Ausdruck, dass der Nachweis höherer Gewalt und eigenen Verschuldens die Eisenbahn von jeder Schadensersatzpflicht auch bei Verspätung befreit. (Vgl. oben S. 90. 91.)

Alinea 3. verpflichtet nach einem gleichfalls allgemein geltenden Prinzipe des Frachtrechts die Eisenbahn für den Fall der Arglist (dolus) oder groben Fahrlässigkeit (culpa lata) zum vollen Schadenersatz.

b.
Für den Gepäcktransport

ist, wie für den Personentransport, durch Alinea 1. die Regelung der bezüglichen Verhältnisse prinzipiell zwar dem Betriebs-Reglement unterstellt. (D. R. Eis. Ges. Entw. § 27. Al. 2.; Schwz. Tr. Ges. Art. 7. Al. 1.) Doch ist im Alinea 2. den für den Gütertransport angenommenen Grundsätzen entsprechend auch für den Gepäcktransport die allgemeine Einführung von Normalsätzen angeordnet, deren Höhe aber ebenso, wie die Dauer der Reklamationsfrist der Bestimmung der einzelnen Betriebs-Reglements überlassen bleiben soll (D. R. Eis. Ges. Entw. § 27. Al. 2.; Schwz. Tr. Ges. Art. 7. Al. 2.); desgleichen auch nach Alinea 3. die Dispositionsbefugniss über nicht abgefordertes Gepäck. (D. R. Eis. Ges. Entw. § 27. Al. 2.; Schwz. Tr. Ges. Art. 7. Al. 3.) Aus § 425. des D.H.G.B. ist sodann als Alinea 4. der Satz aufgenommen, dass eine Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung des ihr nicht zum Transport aufgegebenen Gepäcks nur bei dem Nachweise eines damit zusammenhängenden Verschuldens der Eisenbahn oder ihrer Leute eintritt. (D. R. Eis. Ges. Entw. § 27. Al. 3.; Schwz. Tr. Ges. Art. 7. Al. 1.) Endlich sollen gemäss Alinea 5., soweit das Betriebsreglement nicht ausreicht, die auf das Frachtgut bezüglichen Vorschriften der internationalen Vereinbarung subsidiär zur Anwendung kommen. (D. R. Eis. Ges. Entw. § 27. Al. 3.)

c.

Für die Personenhaftpflicht

sind die im Gegenentwurfe aufgestellten Grundsätze im Wesentlichen dem Deutsch. Reichsges. v. 7. Juni 1871, dem österreich. Ges. v. 5. März 1869 und dem Schweiz. Ges. v. 1. Juli 1875 nachgebildet. Da es den Zweck der vorliegenden Arbeit weit überschreiten würde, die bezüglichen Bestimmungen an dieser Stelle eingehend zu begründen, so wird überall auf die ausführlichen Motive der vorbezeichneten, neuen Personen-Haftpflichtgesetze verwiesen und hier nur zur Erläuterung kurz Folgendes bemerkt:

Alinea 1. reproducirt wörtlich den § 1. des Deutsch. Reichsges. v. 7. Juni 1871, welcher einerseits die thatsächlichen Voraussetzungen bestimmt, unter denen die Haftpflicht der Eisenbahn eintritt, und andererseits die Einreden, deren Nachweis dieselbe von der Haftpflicht liberirt.

Alinea 2. regelt den Umfang des Schadensersatzes in wörtlicher Uebereinstimmung mit Art. 5. des Schweiz. Ges. v. 1. Juli 1875 und § 3. des Deutsch. R. G. v. 7. Juni 1871.

Alinea 3. giebt nach der Norm des § 7. Deutsch. R. G. v. 7. Juni 1871 u. Art. 6. des Schweiz. Ges. v. 1. Juli 1875 dem Richter die Direktive, auf Kapital oder Rente zu erkennen, sowie zugleich die Befugniss, auf Antrag der Parteien bei einer wesentlichen Veränderung der für das Urtel maassgebenden Verhältnisse eine Rectificirung desselben eintreten zu lassen.

Alinea 4. normirt die Verjährung für Entschädigungsforderungen im Wesentlichen nach den Prinzipien des § 8. des D. R. Ges. v. 7. Juni 1871 und Art. 10. des Schwz. Ges. v. 1. Juli 1875. Jedoch ist aus letzterem die Unterbrechung durch blosse Reklamation nicht aufgenommen, weil diese Form der Unterbrechung der Bedeutung der hier in Frage stehenden Ansprüche u. E. nicht entsprechen würde.

Alinea 5. stellt das Prinzip der freien Beweiswürdigung für die Höhe des Schadensersatzes und die thatsächlichen Behauptungen nach Analogie des § 6. D. R. Ges. v. 7. Juni 1871 u. Art. 11. des Schweiz. Ges. v. 1. Juli 1875 auf. Dass dieses Prinzip für Schädenprozesse aus der Personenhaftpflicht in Rücksicht auf die hier fast stets in Betracht kommende Beurtheilung der individuellen Verhältnisse und Nachtheile unbedingt nothwendig ist, wenn die Ersatzansprüche nicht durch eine formale Beweistheorie illusorisch werden sollen, ist in den neueren Gesetzgebungen allgemein anerkannt. Ob sich aber die Ausdehnung dieses Prinzips auch auf die Schädenprozesse aus der Güterhaftpflicht empfiehlt, wie § 53. letzt. Alin. des D. R. Eis. Ges. Entw. für einen Spezialfall vorschlägt, dürfte sehr bedenklich sein, da für Prozesse der letzteren Art die Beurtheilung individueller Verhältnisse keineswegs in gleichem Maasse erforderlich ist, auch die freie Beweistheorie die Vertheilung der Beweislast vollständig umstossen würde, deren

Aufrechthaltung wesentlich im Interesse der Parteien liegt und auf den Umfang der Entschädigung und die Schwere der Haftpflicht von höchstem Einflusse ist (s. z. B. oben S. 90. S. 107. 108.). Erwägt man noch, dass eine derartige Ausdehnung des Prinzips der freien Beweistheorie einen tiefen Eingriff in die bestehenden Prozesssysteme involviren und damit die Schwierigkeiten für das Zustandekommen der internationalen Vereinbarung wesentlich erhöhen würde, so dürfte dieser Vorschlag zur Annahme nicht zu empfehlen sein.

Alinea 6. endlich verbietet, um zum Schutze der Berechtigten den Zweck des Gesetzes zu sichern, im Einklang mit § 5. des D. Reichs-Ges. v. 7. Juni 1871 und Art. 12. des Schwz. Ges. v. 1. Juli 1875, die Anwendung dieser Haftpflichtvorschriften durch Verträge (Reglements oder besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschliessen oder zu beschränken.

III.

Gegenentwurf

für eine Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

I.

Eingehung und Inhalt des internationalen Eisenbahnfrachtkontraktes.

Art. 1: Verpflichtung zum direkten Güterverkehr unter den Eisenbahnen verschiedener Konventionsstaaten.

Jede Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Personen- und Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Transportvertrages weder für ihre Bahnstrecke, noch für die Bahnen der Konventionsstaaten, noch für diejenigen Bahnen ausserhalb des Konventionsgebietes, mit denen sie direkte Frachtbrief-Abfertigung vereinbart hat, verweigern, insofern

1) die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transportes genügen;
2) der Passagier bezw. Absender in Bezug auf den Fahrpreis bezw. die Fracht und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft;
3) die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements und, im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transporte sich eignen.

Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten, in Bahnverbindung stehenden Stationen der Konventionsstaaten auf Grund eines durchgehenden (direkten) Frachtbriefs, ohne dass es behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, Personen oder Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

In Ansehung der Zeit der Annahme und Beförderung darf kein Passagier oder Absender vor dem Anderen ohne eine in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 2: Form des Frachtbriefes beim internationalen Eisenbahnfrachtverkehr unter den Konventionsstaaten.

Jede Sendung muss von dem vorgeschriebenen, gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein.

Der Frachtbrief gilt als Beweis über den Frachtvertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender.

Der Frachtbrief muss folgende Angaben enthalten:

1) Ort und Datum der Ausstellung,
2) die Bezeichnung der annehmenden Verwaltung und der Aufgabestation,
3) die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers nach Namen und Wohnort, sowie des Bestimmungsortes.
4) Die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Kolli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften.
5) Die Angabe des deklarirten Werthes und des Interesses der rechtzeitigen Lieferung im Falle der Versicherung durch die Eisenbahn,
6) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei,
7) das ausführliche Verzeichniss der für die zoll- und steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere,
8) die Angabe, ob das Gut frankirt oder unfrankirt aufgegeben werde.
9) Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben, welcher Seitens der Bahn eingehalten werden muss. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandt-Expedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmässigsten erscheint.
10) Die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte bezw. gestempelte Zeichnung seines Namens.
11) Die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung getroffen haben.

Ausserdem kommen für den Inhalt und die Fassung der Frachtbriefe diejenigen Vorschriften zur Anwendung, welche in gemeinsamen Tarifen und Reglements oder für den internen Verkehr der annehmenden Bahn vorgeschrieben sind.

Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, hat der Absender wegen des Weitertransports auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation zu bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat.

Wie für bedingungsweise zum Transporte zugelassene Gegenstände (Art. 5.), so sind auch für die vom Versender und Empfänger selbst auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- und Steuer-Kontrole stehenden Waaren besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen besonderen Frachtbrief beizugeben.

Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieser Vereinbarung abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

Art. 3: Haftung des Absenders für die Angaben im Frachtbriefe.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verificiren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts im Frachtbriefe kann die Eisenbahn, ausser der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte, eine Konventionalstrafe nach Maassgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Absender oder Empfänger erheben.

Art. 4: Perfektion des Frachtkontraktes und Verpflichtung zur Ausstellung von Frachtbriefduplikaten.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe deklarirten Gutes. Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Empfang des Frachtguts unter Angabe des Datums der Uebernahme auf Verlangen des Absenders auf einem ihr mit dem Frachtbriefe einzureichenden Duplikate dieses letzteren zu bescheinigen. Dieses Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines oder Konossements.

Art. 5: Verpackung.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmässig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert.

Soweit die Natur des Frachtgutes und die Art des Transportes eine Verpackung nöthig macht, liegt dieselbe dem Absender ob.

Die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu tragen.

Die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche äusserlich erkennbar sind, hat der Absender nur dann zu tragen, wenn er das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt oder wenn dem Absender eine dolose Handlungsweise nachgewiesen wird. In dieser Erklärung sind die einzelnen Kolli zu specificiren und zu beschreiben.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äusseren Bezeichnungen der einzelnen Kolli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, dass Seitens der Absender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies gestattet.

Wer unter falscher oder ungenauer Deklaration die vom Transporte gänzlich ausgeschlossenen oder nur unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassenen Gegenstände zur Beförderung aufgiebt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm solcher Versandstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark oder 15 Franks zu erlegen und haftet ausserdem für allen etwa entstehenden Schaden. Die Konventionalstrafe kann nach Befinden der Umstände von dem Absender oder von dem Empfänger des Gutes eingezogen werden.

Die von der Beförderung im gesammten Konventionsgebiete oder in einem Konventionsstaate oder in einem Theile desselben ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände werden gemeinschaftlich vereinbart und publicirt.

Art. 6: Begleitpapiere.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob und sie beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte sind für die Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Begleitpapieren nicht verantwortlich.

Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn, soweit nicht dieser selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Wenn auf ausdrücklichen, unter Beifügung der vorschriftsmässigen Deklarationen und Legitimationspapiere im Frachtbriefe gestellten Antrag des Absenders die Eisenbahn die zoll- oder steueramtliche oder polizeiliche Behandlung der Güter vermittelt, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchen Antrag nicht verpflichtet, die Vermittlung zu übernehmen und ist befugt, dieselbe für Rechnung und Gefahr des Absenders beziehungsweise Empfängers einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

Art. 7: Berechnung der Frachtgelder.

So lange und so weit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzustossenden Beträgen berechnet.

Ausser den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden.

Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen, äusseren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transports bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen andern Ort z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch hierfür die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütigungen zu entrichten.

Die Ermittlung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen.

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben.

Art. 8.: Bezahlung der Frachtgelder.

Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der abliefernden Eisenbahn nach Maassgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Spezifizirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 300 Mark oder 375 Franks unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen der Versandtexpedition durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen, welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschiessenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern, jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden den zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

Art. 9: Berechnung der Lieferzeit.

Jede Bahnverwaltung publizirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebietes Lieferungszeiten, welche sich aus Transport- und Expeditionsfristen zusammensetzen.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Eisenbahn-Verwaltungen dürfen für Messen und andere aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde der betreffenden Verwaltung Zuschlagsfristen festsetzen und publiziren.

Aus der Bekanntmachung muss zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muss die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig publizirt wird.

Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine bei einem grösseren Orte zwischen mehreren daselbst mündenden Bahnen bestehende Verbindungsbahn zu passiren hat, so können für solchen Transport angemessene Zuschlagfristen mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde der betreffenden Verwaltung publizirt werden.

Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist, wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferzeit

gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll-, steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung (höhere Gewalt) eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

II.

Erfüllung des internationalen Eisenbahnfrachtkontraktes.

Art. 10: Einseitige Dispositionsbefugniss des Absenders bezw. Empfängers vor Erfüllung des Frachtkontraktes.

Die Eisenbahn hat nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort den Frachtbrief noch nicht übergeben hat oder ihr die Klage des Empfängers auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes noch nicht behändigt ist.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen, als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Der Empfänger kann die Auslieferung des Gutes vor dessen Ankunft am Bestimmungsorte nur dann fordern, wenn der Absender die Eisenbahn im Frachtbriefe oder durch nachträgliche Anweisung hierzu ausdrücklich ermächtigt hat.

Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ist der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder fremdem Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes die Eisenbahn zu belangen, sofern ihr nicht der Absender vor Behändigung der Klage eine noch zulässige, entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Wenn die Eisenbahn einen Verpflichtungsschein (Ladeschein, Konnossement) ausgestellt hat und dessen im Frachtbriefe Erwähnung gethan ist, so darf sie den nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen andern, als den durch den Verpflichtungsschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihr der Ladeschein zurückgegeben wird. Handelt sie dieser Bestimmung entgegen, so ist sie dem legitimirten Inhaber des Ladescheines für das Gut verpflichtet.

Die Eisenbahn ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Verpflichtungsscheines (Ladescheins, Konossements), auf welchem die Ablieferung des Gutes zu bescheinigen ist, verpflichtet.

Im Uebrigen kommen die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Rechte und Pflichten aus dem Eisenbahnfrachtvertrage auch in dem Falle zur Anwendung, wenn ein Verpflichtungsschein (Ladeschein, Konossement) ausgestellt ist.

Art. 11: Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf den bereits zurückgelegten Transport entschädigen.

Art. 12: Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf dem Gute haftenden Auslagen und Gebühren auszuliefern.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen lässt, wird der Adressat von der Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter unverzüglich benachrichtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Empfänger zur Abholung des Gutes die erforderliche Frist zu gewähren, deren Dauer durch Reglements oder Tarife bestimmt wird.

Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn noch einer der sich an sie anschliessenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist (Art. 2.), so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zu dem Orte der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein, sofern nicht die Eisenbahn selbst dazu Transporteinrichtungen getroffen hat.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen geeigneten Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, dass das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich.

Art. 12a: Pfandrecht.

Die Eisenbahn hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Lagergelder, sowie wegen der Zollgelder und anderer zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabten Auslagen und Vorschüsse ein Pfandrecht an dem Frachtgute. Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut zurückbehalten oder niedergelegt ist. Dasselbe dauert jedoch auch nach der Ablieferung noch fort, insofern es die Eisenbahn binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.

Die Eisenbahn kann zu ihrer Befriedigung den Verkauf des Gutes oder eines Theils desselben veranlassen. (Art. 13.) Sie hat dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Ist das Gut von mehreren Eisenbahnen oder anderen Frachtführern befördert worden oder durch die Hände von Spediteuren oder Kommissionären gegangen, so hat die abliefernde Eisenbahn bei der Ablieferung, sofern nicht der Frachtbrief das Gegentheil bestimmt, auch die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Forderungen dieser Vormänner einzuziehen und deren Rechte, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben.

Die vorhergehenden Eisenbahnen (Frachtführer, Spediteure, Kommissionäre), welche von den nachfolgenden befriedigt sind, übertragen auf diese von Rechtswegen ihre Forderung und ihr Pfandrecht. Das Pfandrecht der Vormänner besteht so lange, als das Pfandrecht der abliefernden Eisenbahn.

Wenn auf demselben Gute mehrere Pfandrechte bestehen, so geht unter denjenigen Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport des Guts entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese Pfandrechte haben sämmtlich den Vorrang vor dem Pfandrecht

des Kommissionärs und vor dem Pfandrecht des Spediteurs für Vorschüsse; unter den letzteren Pfandrechten geht umgekehrt das früher entstandene dem später entstandenen vor.

Wenn die Eisenbahn das Gut ohne Bezahlung abliefert und das Pfandrecht nicht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, so wird sie, sowie die vorhergehenden Eisenbahnen, Frachtführer, Spediteure und Kommissionäre des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig. Ihr Anspruch gegen den Empfänger des Guts wird dadurch nicht berührt.

Art. 13: Ablieferungshindernisse.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, Güter, deren Abgabe durch Ablieferungshindernisse nicht thunlich geworden oder deren Empfänger nicht ermittelt werden kann, sowie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof restante" länger als die durch besondere Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten des Absenders, welcher mit thunlichster Beschleunigung hiervon zu benachrichtigen ist. Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie dort zur Disposition des Absenders unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Sind solche Güter dem schnellen Verderben ausgesetzt oder deckt deren vermuthlicher Werth die darauf haftenden und durch die Lagerung entstehenden Kosten nicht, so müssen sie bestmöglichst ohne weitere Förmlichkeit und ohne Verzug, — alle anderen Güter aber, über welche weder der Absender noch der Empfänger verfügt hat, frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft werden.

Wenn eine Reklamation wegen Verminderung oder Beschädigung erhoben oder auch nur vorbehalten worden ist, sowie in allen Fällen, in welchen über die Annahme oder den Zustand des Gutes Streit entsteht, hat sowohl die Bahnverwaltung als der Empfänger bezw. Absender die Befugniss, vom Handelsgerichte oder in dessen Ermanglung drrch die sonst zuständige Behörde des Ablieferungsortes Sachverständige ernennen und durch diese auf Kosten des Unrecht habenden Theils den Zustand und die Beschädigung des Gutes begutachten und feststellen zu lassen.

Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

In allen Streitfällen kann das Handelsgericht oder die sonst zuständige Behörde auf Ansuchen eines der beiden Theile verfügen, dass das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem dritten auf Gefahr und Kosten des Unrecht habenden Theiles niedergelegt und ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Forderungen aus dem Frachtverhältnisse verkauft werde.

Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen oder um Verfügung des Handelsgerichts oder der sonst zuständigen Behörde wegen Niederlegung und wegen Verkaufs des Guts wird die Gegenpartei, wenn sie am Orte anwesend ist, gehört.

Art. 14: Aeusserlich nicht erkennbare Schäden.

Wenn der Empfänger nachträglich Schäden entdeckt, welche bei der Ablieferung und Annahme der Güter äusserlich nicht erkennbar waren, so hat er ohne Verzug nach der Entdeckung die Feststellung der Schäden bei dem Handelsgericht oder der sonst zuständigen Behörde durch Vernehmung von Sachverständigen nachzusuchen, welche die Identität der beschädigten Güter mit den im Frachtbriefe aufgeführten, den Umfang des Schadens, die vermuthliche Ursache und den Zeitpunkt, in welchem er entstanden, zu begutachten haben. (Art. 29.)

III.

Legitimation und Gerichtsstand für Entschädigungsforderungen wegen Nichterfüllung des internationalen Eisenbahn-Frachtkontraktes.

Art. 15: Aktivlegitimation.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der Forderungen aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage ist nur derjenige berechtigt, welchem gemäss Artikel 10. die Disposition über das Frachtgut zusteht oder übertragen ist.

Art. 16: Passivlegitimation.

Ist der Transport mittelst durchgehenden Frachtbriefes durch mehrere Eisenbahnen des Konventionsgebietes zu bewirken, so haften nicht sämmtliche betheiligten Eisenbahnen, sondern nur die Absendungsbahn und die Ablieferungsbahn, welche bei ihrem zuständigen Gerichte zu belangen sind.

Ist das Gut an der Grenze des Konventionsgebietes mit neuem Frachtbriefe übernommen, so haften die Uebernahme-(Absendungs-) bahn und die Ablieferungsbahn für den vorangegangenen Transport nicht. Dagegen hat die Uebernahme mit durchgehendem Frachtbriefe die Haftpflicht für den ganzen Transport zur Folge.

Durch vorstehende Bestimmungen wird der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff nicht berührt.

Art. 17: Weitere Kompetenzbestimmungen.

Das nach den Bestimmungen des Art. 16. zuständige Gericht hat auch über die streitigen Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen zu entscheiden, welche durch die im Art. 15. bezeichneten Forderungen entstehen.

IV.

Voraussetzungen und Umfang der Entschädigungsforderungen gegen die Bahnen.

Art. 18: Voraussetzungen der Haftpflicht. Haftbarkeit der Bahnen im Allgemeinen.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Verlust, Beschädigung oder Verspätung des Gutes seit dem Abschluss des Frachtvertrages bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust, die Beschädigung oder Verspätung durch höhere Gewalt, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch eigenes Verschulden des Absenders oder Empfängers entstanden ist.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit von der Auflieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie landesgesetzlich begründet ist, wird jedoch durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zollbehörden auf Grund der Zollgesetze nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maassgabe dieses Gesetzes bewirkte Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur (Art. 13.) gleich.

Art. 19: Annahme des Verlustes bei längerem Verzuge der Lieferung.

Das Gut ist als in Verlust gerathen zu betrachten, wenn die Ablieferung desselben vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit noch nicht erfolgt ist.

Art. 20: Schadenersatz für Verlust im Allgemeinen.

Im Falle des gänzlichen Verlustes des Gutes wird der Schadensberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende, gemeine Handelswerth und in Ermanglung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und sonstigen Unkosten, sowie der auf Grund des Frachtkontraktes noch zu bezahlenden Transportkosten für die ganze Strecke bis zum Bestimmungsorte zu Grunde gelegt.

Der solchergestalt ermittelte Schadensbetrag ist vom Tage an, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, mit 6 Procent zu verzinsen.

Art. 21: Schadenersatz bei mangelnder und vorhandener Werthdeklaration. Normalsatz.

Ist der Werth des Gutes auf dem Frachtbriefe nicht deklarirt, so darf zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswerth beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark oder 75 Franks pro 50 Kilogramm angenommen werden.

Ist aber ein höherer Werth des Gutes auf dem Frachtbriefe deklarirt, so bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der nach Art. 20. zu berechnenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmässigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher $1/_{10}$ pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut zu durchlaufen hat, nicht übersteigen darf.

Art. 22: Schadenersatz für Verlust bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit.

Eine Beschränkung des Umfanges des Schadenersatzes auf die Bestimmungen der Art. 20. und 21. findet nicht statt, wenn vom Berechtigten der Verlust als Folge von Arglist (dolus) oder grober Fahrlässigkeit (culpa lata) der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Art. 23: Wiederauffindung als verloren betrachteter Frachtstücke.

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Berechtigte den Vorbehalt machen, dass er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber einen solchen Vorbehalt ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wird das Gut wieder aufgefunden, so kann der Berechtigte innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht gegen Rückerstattung der erhaltenen Entschädigung verlangen, dass ihm dasselbe von dem Orte, wo es gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen, ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde.

Art. 24: Schadenersatz für Beschädigung oder nur partiellen Verlust.

Im Falle der Beschädigung oder des nur theilweisen Verlustes des Gutes finden betreffs der Schadensberechnung die Art. 20. bis 23. analoge Anwendung. Die durch die Beschädigung oder den theilweisen Verlust entstandene Werthverminderung wird nach Verhältniss des gemäss Art. 20. zu ermittelnden Werthes zu den im Art. 21. bezeichneten Maximalsätzen vergütet.

Art. 25: Schadenersatz für Verspätung im Allgemeinen.

Im Falle der Verspätung hat der Berechtigte den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden nachzuweisen.

Ohne einen solchen Nachweis gewährt die Eisenbahn als Schadenersatz nur einen durch das Betriebsreglement zu bestimmenden Theil der Fracht zurück.

Art. 26: Schadenersatz bei mangelnder und vorhandener Deklaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung.

Ist das Interesse rechtzeitiger Lieferung auf dem Frachtbriefe nicht deklarirt, so darf dasselbe ohne Schadensnachweis nicht höher, als die Hälfte der Fracht, und bei dem Nachweise eines grösseren Schadens nicht höher, als die ganze Fracht angenommen werden.

Ist das Interesse rechtzeitiger Lieferung auf dem Frachtbriefe deklarirt, so bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der nach Art. 25. zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmässigen Fracht einen Frachtzuschlag zu entrichten, welcher für je 10 Mark oder 12½ Franks der deklarirten Summe für die ersten 150 Kilometer 1 Pf. (Ctme.), für die folgenden 225 Kilometer ½ Pf. (Ctme.), für jede weiteren folgenden 375 Kilometer ½ Pf. (Ctme.) nicht übersteigen darf.

In keinem Falle kann jedoch als Schadenersatz für Verspätung mehr gefordert werden, als nach den Bestimmungen der Art. 20. und 21. für den gänzlichen Verlust des Gutes zu vergüten ist.

Ebensowenig kann neben dem Schadenersatz für gänzlichen Verlust noch ein Schadenersatz für Verspätung beansprucht werden.

Art. 27.: Schadenersatz für Verspätung bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit.

Eine Beschränkung des Umfangs des Schadenersatzes auf die Bestimmungen der Art. 25. und 26. findet nicht statt, wenn vom Berechtigten die Verspätung als Folge von Arglist (dolus) oder grober Fahrlässigkeit (culpa lata) der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Art. 28.: Beschränkung der Haftbarkeit.

Die Eisenbahnen sind nicht befugt, die Anwendung der im Vorstehenden enthaltenen Bestimmungen über ihre Verpflichtung zum Schadenersatze, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast zu ihrem Vortheile durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschliessen oder zu beschränken, ausser soweit solches im Folgenden zugelassen ist.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender oder nach dem Tarife in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche, ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit mangelhafter Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung lebender Thiere nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

6. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

In allen vorstehend unter 1 bis 6 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Die vorstehend unter 1 bis 6 erwähnten Befreiungen von der Haftpflicht treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern nicht mehr als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maass der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maassgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchem eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

V.

Untergang der Entschädigungsforderungen durch Versäumniss der Reklamation oder durch Verjährung.

Art. 29: Versäumniss der Reklamation bei Ablieferung des Gutes.

Durch Annahme des Gutes und Bezahlung der auf demselben haftenden Forderungen der Eisenbahn erlischt jeder Anspruch aus dem Frachtverhältnisse gegen alle am Transporte betheiligten Eisenbahnen.

Von dieser Bestimmung sind nur ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und innerhalb 4 Wochen nach der Annahme bei der abliefernden Eisenbahnverwaltung schriftlich angemeldet und bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn dieselben nicht innerhalb 8 Tagen nach der Annahme bei der abliefernden Bahnverwaltung schriftlich angemeldet sind;
3. Entschädigungsansprüche, welche sich auf Arglist (dolus) oder grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) der Eisenbahn oder ihrer Leute gründen.

Art. 30: Wirkung des Untergangs der Entschädigungsansprüche durch Versäumniss der Reklamation.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen des Art. 29. erloschen sind, können weder im Wege der Klage oder Widerklage, noch im Wege der Einrede geltend gemacht werden.

Art. 31: Verjährung der Entschädigungsansprüche.

Klagen und Einreden gegen die Eisenbahn wegen Ansprüchen aus dem Frachtvertrage, welche nicht nach den Bestimmungen des Art. 29. erloschen sind, verjähren nach einem Jahre; im Falle von Arglist (dolus) der Eisenbahn oder ihrer Leute nach fünf Jahren.

Die Verjährung beginnt für Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; für Ansprüche wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Die Verjährung wird durch Anerkenntniss, Behändigung der Klage und schriftliche Reklamation bei der kompetenten Bahndienststelle unterbrochen. Ergeht auf die Reklamation ein abschlägiger Bescheid, so beginnt von dem Empfange desselben eine neue Verjährung, welche durch eine Remonstration gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

VI.

Rückgriff der Bahnen unter einander.

Art. 32: Rückgriffsrecht derjenigen Bahn, auf deren Strecke der Unfall oder Fehler nicht vorgekommen ist.

Wenn eine nach Art. 16. in Anspruch zu nehmende Bahnverwaltung, welche in Gemässheit der Art. 18. bis 31. Schadenersatz geleistet hat, nachweist, dass ein dem Schaden zu Grunde liegendes Verschulden schon vor der Uebernahme auf ihre Strecke vorgekommen ist, so steht ihr für den ganzen Betrag zuzüglich Kosten und Zinsen, der Rückgriff zu gegen die ihr unmittelbar nachfolgende, beziehungsweise gegen die ihr unmittelbar vorangehende Bahnverwaltung.

Kann die auf diesem Wege in Anspruch genommene Bahn nachweisen, dass das fragliche Verschulden auch schon vor der Uebernahme auf ihre Strecke vorgekommen ist, so hat sie ihrerseits wieder den gleichen Rückgriff gegen die ihr vorangehende, beziehungsweise nachfolgende Bahnverwaltung.

Auf diesem Wege des Rückgriffes ist fortzufahren bis zu derjenigen Bahnverwaltung, auf deren Strecke das Verschulden vorgekommen ist.

Art. 33. Rückgriff bei Unerweislichkeit des Verschuldens einer bestimmten Bahn.

Kann eine Bahnverwaltung, welche in Gemässheit der Art. 18. bis 31. oder in Folge des nach Art. 32. gegen sie genommenen Rückgriffs Schadenersatz geleistet hat, nicht nachweisen, dass ein dem Schaden zu Grunde liegendes Verschulden schon vor der Uebernahme auf ihre Strecke vorgekommen ist, kann aber auch ihr gegenüber nicht nachgewiesen werden, dass ein solches auf ihrer Strecke vorgekommen ist, so ist die gesammte Schadenersatz- bezie-

hungsweise Rückgriffssumme zwischen ihr und allen denjenigen Bahnen, auf denen der Schaden überhaupt vorgekommen sein kann, nach der Länge der beim Transporte betheiligten Bahnstrecken zu repartiren.

Art. 34: Rückgriff bei erweislichem Verschulden mehrerer Bahnen.

Wenn sich bei dem in Art. 32. und 33. normirten Rückgriffsverfahren herausstellt, dass der Schaden, für welchen nach Maassgabe der Art. 18. bis 32. eine Bahnverwaltung Ersatz geleistet hat, durch das konkurrirende Verschulden mehrerer am Transporte betheiligten Bahnen entstanden ist, so ist die Schadenersatz- beziehungsweise Rückgriffssumme unter diese Bahnen nach der Länge ihrer am Transporte betheiligten Strecken zu repartiren.

Art. 35: Kompetenz für Rückgriffsstreitigkeiten.

Alle zum gerichtlichen Austrage gelangenden Streitigkeiten über Rückgriffsansprüche der Bahnen unter einander sind in Ermangelung besonderer Vereinbarungen (Art. 38.) vor demjenigen Gerichte, welches nach Art. 16. für die Hauptentschädigungsforderung zuständig ist, anhängig zu machen und von demselben nach den Bestimmungen der Art. 32. bis 34. zu entscheiden.

Art. 36: Prozessverfahren und Streitverkündung.

Ueber das Prozessverfahren bei Rückgriffsstreitigkeiten, sowie namentlich über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der Streitverkündung zur Wahrung von Rückgriffsansprüchen und der Verbindung des Hauptentschädigungsprozesses mit den Rückgriffsprozessen im Wege der Streitverkündung, sind die Gesetze desjenigen Konventionsstaates maassgebend, dessen Gericht nach Maassgabe der Art. 16. 17. und 36. zuständig ist.

Art. 37.: Vollziehbarkeit der Urtheile.

Urtheile, welche von dem nach Art. 16. 17. und 36. kompetenten Gerichte erlassen und nach den in Gemässheit des Art. 36. anzuwendenden Gesetzen rechtskräftig geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Konventionsstaaten Vollziehbarkeit.

Art. 38.: Zulässigkeit besonderer Vereinbarungen über das Rückgriffsverfahren.

Besondere Vereinbarungen der Bahnen, wodurch unter ihnen der Rückgriff nach anderen, als den in Art. 32. bis 37. enthaltenen Vorschriften normirt wird, wie namentlich, wenn für Schäden von geringerem Betrage im Voraus auf jeden Rückgriff verzichtet, für alle anderen Schäden die Entscheidung endgültig durch ein Schiedsgericht herbeigeführt wird, sind zulässig.

VII.

Personentransport. Gepäcktransport. Personenhaftpflicht.

a.

Personentransport.

Verspätete Abfahrt und Ankunft der Züge begründet für das Publikum in der Regel keinen Anspruch gegen die Eisenbahn. Jedoch ist:

1. dem Reisenden mit direktem Billet, welcher in Folge einer Zugversäumung den Anschluss verfehlt, die Weiterfahrt mit dem nächsten Zuge ohne jede Nachzahlung zu gestatten oder erforderlichenfalls ein neues Billet hierzu kostenfrei zu gewähren;

2. dem Reisenden mit direktem Billet, welcher in Folge einer Zugverspätung den Anschluss verfehlt und, seine Reise abbrechend, mit dem nächsten Zuge zurückkehrt, sowie jedem Reisenden, welcher bei Verspätung um mehr als den fünften Theil der auf seine Reise fallenden fahrplanmässigen Zeit, mindestens jedoch um mehr als eine Stunde, mit dem nächsten Zuge zurückkehrt, freie Rückfahrt in der auf der Hinreise benutzten Wagenklasse zu bewilligen und das Fahrgeld für letztere zu erstatten.
3. Verspätet sich der Abgang des Zuges, für welchen der Reisende sein Billet gelöst hat, um mehr als eine halbe Stunde, so ist der Reisende befugt, Rückzahlung des Fahrpreises gegen Rückgabe des Billets zu verlangen.

Ist die Verspätung eine Folge höherer Gewalt oder eigenen Verschuldens des Reisenden, so ist die Eisenbahn zum Schadenersatze nicht verpflichtet.

Ist die Verspätung durch Arglist (dolus) oder grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden, so ist voller Schadenersatz zu leisten.

Die Regelung aller sonstigen auf den Personentransport bezüglichen Verhältnisse erfolgt durch das Betriebsreglement. Dasselbe ordnet insbesondere das von dem Reisenden und der Bahnverwaltung in den vorstehenden Fällen zu beobachtende Verfahren und bestimmt, unter welchen Umständen die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehltem Anschlusse durch besondere Züge zu bewirken ist.

b.
Gepäcktransport.

Die Rechte und Pflichten des Reisenden bezüglich des Hand- und Reisegepäcks bestimmt das Betriebsreglement.

In demselben sind Normalsätze, welche Mangels besonderer Werthdeklaration für die Höhe der von der Eisenbahn bei verspäteter Aushändigung oder bei Verlust oder Beschädigung des Gepäcks zu ersetzenden Schadens maassgebend sind, sowie besondere Fristen für die Dauer dieser Haftpflicht festzusetzen.

Das Betriebsreglement regelt auch die Befugnisse der Eisenbahnen, über nicht abgefordertes Gepäck als herrenloses zu verfügen und giebt besondere Vorschriften über das dabei zu beobachtende Verfahren.

Eine Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des ihnen zum Transport nicht übergebenen Gepäcks (Handgepäcks) tritt nur ein, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Soweit das Betriebsreglement nicht besondere Vorschriften enthält, finden in Bezug auf das zum Transporte aufgegebene Gepäck (Reisegepäck) die auf das Frachtgut bezüglichen Vorschriften der internationalen Vereinbarung subsidiäre Anwendung.

c.
Personenhaftpflicht.

Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

Der Schadenersatz ist zu leisten: 1) im Falle der Tödtung durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat. War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem Andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in

Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist; 2) im Falle einer Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheils, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, wenn nicht beide Theile über die Abfindung in Kapital einverstanden sind, in der Regel eine Rente zuzubilligen. Sowohl der Berechtigte wie der Verpflichtete können jederzeit eine Abänderung des ergangenen Urtels fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche für die Bestimmung der Rente maassgebend waren, inzwischen wesentlich verändert sind.

Die Forderungen auf Schadenersatz verjähren in zwei Jahren vom Tage des Unfalls an. Gegen denjenigen, welchem der Getödtete vermöge Gesetzes Unterhalt zu gewähren hatte, beginnt die Verjährung mit dem Todestage. Die Verjährung läuft auch gegen Minderjährige und diesen gleichgestellte Personen von denselben Zeitpunkten an, mit Ausschluss der Wiedereinsetzung.

Bei Streitigkeiten über die aus der Tödtung und Verletzung von Personen entstehenden Schadenersatzforderungen hat das Gericht über die Höhe des Schadenersatzes und die Wahrheit oder Unwahrheit der thatsächlichen Behauptungen unter Berücksichtigung des gesammten Inhalts der Verhandlungen nach freier Ueberzeugung zu entscheiden, ohne an die Beweisgrundsätze der einschlagenden Prozessgesetze gebunden zu sein.

Verträge (Reglements oder besondere Vereinbarungen), durch welche die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen im Voraus ausgeschlossen oder beschränkt wird, haben keine rechtliche Wirkung.

Berichtigung.

Seite 120 Zeile 29 von oben ist das Wort „Holland" zu streichen.

Druck von Robert Nischkowsky in Breslau.



